Der preussische Landeseisen... in den ersten fünfundzwan...

Prussia (Germany). Ministerium der ...

Der Preußische Landeseisenbahnrat

in den

ersten fünfundzwanzig Jahren seiner Tätigkeit

(1883 bis 1908).

Denkschrift,

dem Landeseisenbahnrat überreicht

vom

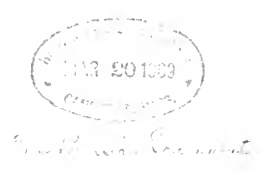
Prussia – Minister der öffentlichen Arbeiten.



Berlin

Carl Heymanns Verlag

1908



Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker. in Berlin W.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

C. Ausnahmetarife.

Anlagen:

Erster Abschnitt.

Die Entstehung des Landeseisenbahnrats und seine Entwicklung.

Der Landeseisenbahnrat ist durch Gesetz vom 1. Juni 1882 errichtet worden. Das Gesetz ist am 1. Januar 1883 in Kraft getreten, die erste Sitzung der neuen Körperschaft hat am 22. September 1883 stattgefunden. Der Landeseisenbahnrat blickt daher auf eine 25 jährige Tätigkeit zurück.

Die Anregung zum Erlaß eines Gesetzes über Einsetzung eines Landeseisenbahnrats wurde durch einen am 12. Dezember 1879 gefaßten Beschluß des Abgeordnetenhauses gegeben. Die Kommission, die mit der Vorberatung des ersten großen Gesetzentwurfs über den Erwerb von Privatbahnen für den Staat (Nr. 5 der Drucksachen der Session 1879/80) beauftragt war, hatte in ihrem Generalbericht den Antrag gestellt, das Abgeordnetenhaus möge seine Zustimmung von der Gewährung ausreichender Garantien für eine den Staatsinteressen und dem Gemeinwohl entsprechende Verwaltung des erweiterten Staatseisenbahnnetzes abhängig machen. Das Verlangen nach finanzieller Sicherheit des Staates führte zu dem Gesetz vom 27. März 1882, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung. Die Gewähr für eine volkswirtschaftlich sachgemäße Verwaltung wurde in der gesetzlichen Errichtung von Eisenbahnräten, d. h. beratenden, aus Vertretern von Handel, Industrie und Landwirtschaft zu bildenden Körperschaften, gefunden. Die Grundsätze für diese Einrichtung waren in dem Kommissionsbeschluß angegeben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Dezember 1879 namens der Königlichen Staatsregierung die Erklärung abgegeben, daß sie bereit sei, dem Antrage der Kommission stattzugeben, wenn ihn das Haus der Abgeordneten zu dem seinigen mache. Dies geschah durch den erwähnten Beschluß vom 12. Dezember 1879.

Einrichtungen, wie sie das Abgeordnetenhaus wünschte, waren sowohl bei den preußischen als bei einigen anderen deutschen Eisenbahnen bereits im Verwaltungswege getroffen. Im Jahre 1874 hatte zuerst die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen auf eine Anregung der Handelskammer in Mülhausen im Elsaß einen aus Vertretern des Handels- und

Gewerbestandes zusammengesetzten Ausschuß sich an die Seite gestellt, der in regelmäßig wiederkehrenden Sitzungen gemeinsam mit der Eisenbahn über wichtige, Gewerbetätigkeit und Handel betreffende Fragen beriet. Der günstige Erfolg der ersten Sitzung dieses Ausschusses hatte das Reichs-Eisenbahn-Amt veranlaßt, in einem Rundschreiben vom 11. Januar 1875 den der Reichsaufsicht unterworfenen übrigen deutschen Eisenbahnen die gleiche Einrichtung zu empfehlen. Es hatte dabei auch ausgesprochen, daß es erwünscht sei, an den Beratungen Vertreter der Landwirtschaft zu beteiligen. Nach und nach leistete in den Jahren 1875 und 1876 ein vorerst nur kleiner Teil preußischer Staatsbahnen und Privatbahnen der Anregung Folge, während sich eine Reihe von Eisenbahnen, u. a. auch die damaligen großen rheinisch-westfälischen Privatbahnen, ablehnend verhielten. Auch die wirtschaftlichen Körperschaften beobachteten mit wenigen Ausnahmen der neuen Einrichtung gegenüber Zurückhaltung. Von den außerpreußischen Bahnen errichteten zunächst nur die oldenburgischen und die württembergischen Staatsbahnen wirtschaftliche Beiräte.

Im Gebiete der preußischen Staatsbahnverwaltung erhielt diese Angelegenheit eine neue Anregung durch einen Erlaß des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. Juni 1878, in dem die sämtlichen Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen wurden, für ihre Bezirke derartige wirtschaftliche Konferenzen ins Leben zu rufen. Durch Erlasse vom 1. Februar und 2. März 1880 wurde diese Weisung auf die durch die Gesetze vom 20. Dezember 1879 und vom 14. Februar 1880 neu erworbenen Bahnen ausgedehnt.

Wirtschaftliche Beiräte der Eisenbahnen in ähnlicher Zusammensetzung und mit ähnlichen Befugnissen wie die preußischen Beiräte sind dann in den Jahren 1880 und 1881 auch in Baden, Bayern, Hessen und Sachsen errichtet worden.

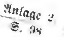
Auch für die Zentralverwaltung der Eisenbahnen war von dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Bestellung eines ständigen Beirats in Aussicht genommen, mit dem wichtigere, den Eisenbahnverkehr betreffende Fragen von allgemeiner Bedeutung in regelmäßigen Zusammenkünften erörtert werden sollten. Die Einleitungen zur Bildung einer solchen „Landeseisenbahnrat" genannten Körperschaft waren bereits getroffen, ein Regulativ für ihre Verhandlungen festgestellt, als der Landtag in dem oben angezogenen Beschluß die gesetzliche Regelung der Angelegenheit verlangte.

Die Königliche Staatsregierung erfüllte ihre am 9. Dezember 1879 gegebene Zusage, indem sie am 3. November 1880 dem Landtage den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats für die Staatseisenbahnverwaltung vorlegte (Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1880/81 Nr. 48). Der Entwurf wurde einer besonderen Kommission überwiesen, die ihn prüfte und mit einigen Änderungen dem Hause zur Genehmigung vorschlug. Das Haus hat über den Kommissionsbericht nicht mehr beraten.

In der nächsten Session, unter dem 20. Januar 1882, wurde ein neuer Gesetzentwurf mit demselben Titel dem Abgeordnetenhause zur Beschlußfassung unterbreitet (Drucksache 1882, Nr. 18). Der Entwurf hatte einen Teil der von der früheren Kommission beantragten Änderungen berücksichtigt, entsprach aber im wesentlichen dem des Jahres 1880. Er wurde gleichfalls in einer Kommission vorberaten und mit den von dieser und dem Abgeordnetenhaus beantragten Änderungen in beiden Häusern des Landtags angenommen. Die Staatsregierung stimmte den Änderungen zu. Das aus dieser Beratung hervorgegangene Gesetz vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats (Gesetzsamml. S. 313), ist in der Anlage abgedruckt. Danach soll der Landeseisenbahnrat aus 40 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern bestehen, von denen 10 von den Ministern für Landwirtschaft, für Handel, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten zu berufen, die übrigen von den Bezirkseisenbahnräten aus den Kreisen von Handel, Industrie und Landwirtschaft zu wählen sind. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden vom König ernannt. Die Beratungen werden durch einen ständigen Ausschuß vorbereitet, die Verhandlungen alljährlich dem Landtage mitgeteilt. Die Zuständigkeit ist im § 14 des Gesetzes geregelt.

Anlage 1 S. 91.

Durch Art. 18 des Staatsvertrags zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes (Gesetzsamml. S. 215) ist bestimmt, daß hessische Korporationen und Verbände sich an den Bezirkseisenbahnräten und dem Landeseisenbahnrat beteiligen können. Hiernach ist die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion Mainz zu dem Bezirkseisenbahnrate Frankfurt a. M. hinzugetreten, und hessische Mitglieder sind in diesen Bezirkseisenbahnrat aufgenommen. Der Bezirkseisenbahnrat wählt auch zwei hessische Vertreter für den Landeseisenbahnrat, die seit dem Jahre 1897 an dessen Sitzungen teilnehmen.



Anlage 3. S. 99.

Nach dem Gesetz vom 15. Juni 1906 (Gesetzsamml. S. 321) können ferner auch außerpreußische Bundesstaaten, deren Gebiet in größerem Umfange von preußisch-hessischen Eisenbahnen durchzogen wird, Vertreter des Handelsstandes, der Industrie oder der Land- und Forstwirtschaft zum Landeseisenbahnrat zugelassen werden, wenn die beteiligten wirtschaftlichen Körperschaften dies beantragen und die betreffende Regierung zustimmt. Demgemäß sind noch fünf Mitglieder und Stellvertreter dem Landeseisenbahnrat beigetreten.

Über die Wahlen der Mitglieder des Landeseisenbahnrats durch die Bezirkseisenbahnräte sind die Bestimmungen auf Grund des § 10c des Gesetzes vom 1. Juni 1882 durch Allerhöchste Verordnung vom 31. Dezember 1894 (Gesetzsamml. 1895 S. 1) für die preußischen und vom 10. Oktober 1906 (Gesetzsamml. S. 412) für die außerpreußischen, ausschließlich der hessischen Mitglieder getroffen. Abdrücke dieser Allerhöchsten Verordnungen sind in den Anlagen beigefügt. Der Landeseisenbahnrat zählt hiernach jetzt außer einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter 47 Mitglieder, von denen 10 durch die zuständigen Minister berufen und 37 durch die Bezirkseisenbahnräte gewählt sind.

Anlage 4. 5. S. 100 u. 102.

Der Landeseisenbahnrat hat in seiner ersten Sitzung ein Geschäftsregulativ für seine Beratungen entworfen, das vom Königlichen Staatsministerium genehmigt ist. Ein Abdruck dieses Regulativs sowie der Geschäftsordnung für den Ausschuß des Landeseisenbahnrats ist in den Anlagen beigefügt.

Anlage 6. 7. S. 104 u. 107.

Anlage 8. S. 108.

Die Anlage 8 enthält ein Verzeichnis der Vorsitzenden und aller Mitglieder des Landeseisenbahnrats, die ihm seit seiner Begründung angehört haben, und ein Verzeichnis der Mitglieder des ständigen Ausschusses.

Zweiter Abschnitt.

Die Tätigkeit des Landeseisenbahnrats.

Als der Landeseisenbahnrat seine Tätigkeit begann, war die im Jahre 1877 von den deutschen Eisenbahnen vereinbarte Reform der Gütertarife im wesentlichen durchgeführt. Die Buntscheckigkeit der zahlreichen, auf den verschiedensten Grundlagen und Einheitssätzen aufgebauten Lokal- und Verbandtarife der deutschen Bahnverwaltungen war durch ein übereinstimmendes Tarifschema ersetzt. Damit war eine formelle Gleichheit der Normaltarife erreicht. Es blieben indessen noch mannigfache Verschiedenheiten in den Einheitssätzen der einzelnen Tarifklassen und neben dem Normaltarif Ausnahmetarife in großer Zahl bestehen. Dies auch auf den Preußischen Staatsbahnen.

Bei der Durchführung der Tarifreform ebenso wie bei der Übernahme der bald darauf verstaatlichten großen Privatbahnen war die Staatseisenbahnverwaltung bestrebt, die Überleitung in die neuen Verhältnisse, soweit mit der gewonnenen Einheitlichkeit nur verträglich, unter möglichster Schonung berechtigter wirtschaftlicher Interessen auszuführen, Verschiedenheiten in den Einheitssätzen möglichst nach unten auszugleichen, für volle Wagenladungen den zwanzigprozentigen Zuschlag des Jahres 1874, soweit er noch bestand, zu beseitigen und die mit dem neuen Tarif für den Kleinverkehr verbundenen Härten nach Möglichkeit zu mildern. Zu dem Ende wurde für die niedrigste Tarifklasse — den Spezialtarif III — der Silberpfennigsatz (1 Silberpfennig für die Zentnermeile = 2,2 ₰ für das tkm) auf Entfernungen von mehr als 100 km im ganzen Staatsbahngebiet durchgerechnet, für halbe Wagenladungen der Einheitssatz gleichmäßig herabgesetzt und der Nahverkehr durch Ermäßigung der Abfertigungsgebühren erleichtert. Zwischen allen Stationen des sich stetig erweiternden Staatsbahnnetzes wurde die direkte Abfertigung durchgeführt. Alle diese Maßregeln waren mit namhaften Tarifermäßigungen verbunden.

Damit war die angestrebte Gleichheit und Übersichtlichkeit der Tarife der Staatseisenbahnen in den Streckensätzen bis auf wenige noch fortbestehende Verschiedenheiten im wesentlichen hergestellt. Eine Gleich

stellung auch der Abfertigungsgebühren und eine Herabsetzung der Stückgutfrachten ist, wie dies gezeigt werden wird, später unter Mitwirkung des Landeseisenbahnrats erfolgt.

Neben den regelmäßigen Tarifen waren zur Schonung bestehender Verhältnisse von wirtschaftlicher Bedeutung Ausnahmetarife in großer Zahl beibehalten und auch neu eingeführt worden, während andere aufgehoben werden konnten. Die Verwaltung war bestrebt, gewisse ungerechtfertigte oder dem Gemeinwohl nachteilige Sondertarife zu beseitigen und neue Ausnahmetarife nur da zu gewähren, wo wichtige öffentliche Interessen eine Ausnahme von der regelmäßigen Tarifbildung erheischten. Zugleich war darauf Bedacht genommen, die Vorteile der Ausnahmetarife den beteiligten Wirtschaftszweigen im Lande tunlichst gleichmäßig zuzuwenden und die vielfach mit einander streitenden Interessen soweit als möglich auszugleichen.

Die Tarifpolitik der Staatseisenbahnverwaltung war hierbei ebenso wie bei der Fortbildung der Klassifikation des Normalgütertarifs im Einklang mit der Zoll- und Handelspolitik des Reiches und unter Beachtung der Finanzkraft des Staates vornehmlich darauf gerichtet, die Produktion im Lande in Gewerbe und Landbau durch Erleichterung der Zufuhr notwendiger Roh- und Hilfsstoffe zu fördern und den Absatz ihrer Erzeugnisse, insbesondere ihre Ausfuhr, zu unterstützen*). In gleichem Sinne erfolgte die Weiterbildung der Gütertarife nach Einsetzung des Landeseisenbahnrats.

Der Landeseisenbahnrat hat in der Zeit vom 22. September 1883 bis zum 12. Juni 1908 55 Sitzungen abgehalten, die Zahl der Ausschußsitzungen in der Zeit vom 5. November 1883 bis zum 26. Mai 1908 beträgt 49.

Die Beratungen haben sich auf fast alle im § 14 des Gesetzes vom 1. Juni 1882 aufgeführten, seiner beirätlichen Zuständigkeit überwiesenen Gegenstände erstreckt.

Alljährlich sind ihm die dem Entwurf des Staatshaushalts beizufügenden Übersichten der Normaltransportgebühren für Personen und Güter vorgelegt und wiederholt sind hieran Wünsche und Bemerkungen geknüpft worden.

Den hauptsächlichsten Inhalt der meisten Sitzungen bildete die Beratung von Tariffragen, sei es, daß es sich, wie vorbemerkt, um eine Mitwirkung bei der Fortbildung der Allgemeinen Tarifvorschriften und der

*) Vgl. weiter hierüber S. 39.

Güterklassifikation — in Verbindung mit der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen — sei es, daß es sich um Gewährung oder Versagung von Ausnahmetarifen handelte. Auch über die Grundzüge der am 1. Mai 1907 eingeführten neuen Personen- und Gepäcktarife hat er sich geäußert. Ebenso hat er Gutachten abgegeben über die Entwürfe des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie der Eisenbahnverkehrsordnung (früher Eisenbahnbetriebsreglement) und vieler Änderungsvorschläge zu dieser.

Um dem Landeseisenbahnrat ein klares und erschöpfendes Bild über die Ausnahmetarife zu geben, sind ihm von Zeit zu Zeit vollständige Verzeichnisse der geltenden Ausnahmetarife vorgelegt, auch Übersichten über die von der Eisenbahn gewährten Ausnahmetarife, bei deren Beratung er nicht hat mitwirken können, regelmäßig zu seiner Kenntnis gebracht worden.

Die nachstehenden Erörterungen wollen nicht als eine Schilderung der gesamten Tätigkeit des Landeseisenbahnrats in all ihren Einzelheiten aufgefaßt sein. Wer die Tätigkeit dieses Beirats in ihrem ganzen Umfang kennen lernen will, findet das vollständige Material in den 25 gedruckten Bänden, die alle ihm überwiesenen Vorlagen und alle Verhandlungsschriften enthalten.*) Hier kam es nur darauf an, eine Anzahl der wichtigsten Gegenstände herauszuheben, mit denen der Landeseisenbahnrat sich in dem ersten Vierteljahrhundert seines Bestehens beschäftigt hat. Es soll gezeigt werden, wie seine Tätigkeit fördernd und befruchtend allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens, der Land- und Forstwirtschaft ebensowohl, wie dem Handel und der Gewerbetätigkeit zu gute gekommen ist.

Während des hier betrachteten Zeitraumes hat sich das preußische Eisenbahnnetz außerordentlich erweitert. Die bei der Einsetzung des Landeseisenbahnrats noch vorhandenen größeren Privatbahnen sind in Staatsbesitz übergegangen, und eine große Anzahl neuer Bahnen, hauptsächlich Nebenbahnen, ist gebaut. Der Eisenbahnverkehr, Personen- und Güterverkehr, hat eine gewaltige Entwicklung genommen, und Hand in Hand damit geht ein lebhafter Aufschwung des Handels und der Gewerbetätigkeit. Auch die Einnahmen der Eisenbahnen sind bedeutend gestiegen, während die Einnahmen

*) Den Mitgliedern des Landeseisenbahnrats ist vor kurzem ein vollständiges alphabetisch geordnetes Inhaltsverzeichnis hierzu mitgeteilt.

für das Personenkilometer und das Gütertonnenkilometer herabgegangen sind. Wenn die Verminderung im Personenverkehr verhältnismäßig bedeutender ist*) als im Güterverkehr, so hat das seine Gründe zum Teil in der Einführung der sehr billigen Stadtring- und Vororttarife, mehr aber noch in der Ausdehnung der 4. Wagenklasse, der immer steigenden Benutzung der billigen und dem Übergang der Reisenden von den höheren in die niederen Klassen, Umstände, die im Güterverkehr mit der festen Einordnung in die Tarifklassen nicht in die Erscheinung treten können.

Anlage 9. S. 122.

In den Anlagen 9 bis 11 sind einige Zahlen zusammengestellt, die diese Entwicklung erläutern, und zwar in Anlage 9 die Entwicklung der preußisch-hessischen Staatsbahnen und ihres Verkehrs seit 1880. Die für das Jahr 1880 eingetragenen Zahlen stellen die damals vorhandenen Staatsbahnen und die später in Staatsbesitz übergegangenen Bahnen dar, die im Jahre 1880 noch Privatbahnen waren. Die Zahlen dieser Tabellen sind in der Anlage 10 bildlich eingetragen, wobei auch die zwischenliegenden Jahre 1890, 1900, 1905 und 1906 berücksichtigt worden sind. Die Anlage 11 bringt für das Vereinszollgebiet eine Übersicht über die Gewinnung von Steinkohlen, Braunkohlen, Eisenerz, Roheisen, Fabrikateisen, Weizen, Roggen, Rohzucker und Kalisalzen in den Jahren 1880 und 1907, die Anlage 12 eine Übersicht über die Ein- und Ausfuhr sowie den Inlandsverkehr der meisten dieser Gegenstände in den Jahren 1884 und 1907.

Anlage 10. nach S. 122.
Anlage 11. S. 123.
Anlage 12. S. 124.

Die Dichtigkeit des Verkehrs im Deutschen Reiche im Vergleich mit einigen benachbarten Ländern im Jahre 1905 (für das die letzten Zahlen für die verglichenen Länder vorliegen) veranschaulichen die folgenden Zahlen: Es kamen auf den Kopf der Bevölkerung in Deutschland 425 Personenkilometer und 695 Tonnenkilometer, gegenüber 186 Personenkilometern und 365 Tonnenkilometern in Österreich-Ungarn, 313 Personenkilometern und 462 Tonnenkilometern in Frankreich und 467 Personenkilometern in Belgien.

*) Im Jahre 1880 betrug der Einheitssatz für das Personenkilometer 3,41 ₰, im Jahre 1907: 2,27 ₰ (— 31,70 %), im Jahre 1880 für das Gütertonnenkilometer 4,20 ₰, im Jahre 1907: 3,56 ₰ (— 15,24 %).

I. Allgemeines.

Internationales (Berner) Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Das am 1. Januar 1893 in Geltung getretene internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 hat den Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 21/24. Mai 1884 (Prot. S. 448f.) beschäftigt. Die Eisenbahnverwaltung hat dem Landeseisenbahnrat Gelegenheit zu einer Äußerung über den zweiten (im Jahre 1881 ausgearbeiteten) Entwurf dieses Übereinkommens gegeben, damit seine Wünsche bei der 3. Lesung des Entwurfs — die im Jahre 1886 stattgefunden hat — noch berücksichtigt werden könnten. Der Landeseisenbahnrat hat den Abschluß des Übereinkommens im allgemeinen Verkehrsinteresse für dringend erwünscht erklärt und Änderungsvorschläge nicht gemacht. Er hat jedoch den Wunsch ausgesprochen, daß der im Art. 11 des Entwurfs für den internationalen Verkehr ausgesprochene Grundsatz der Öffentlichkeit und gleichmäßigen Anwendung der Tarife auf den inneren Verkehr der vertragschließenden Staaten ausgedehnt werden möge. Es bestand die Besorgnis, daß das Verbot sonst leicht umgangen werden könne. Ein dahin gehender Antrag ist von den deutschen Vertretern bei der 3. Lesung des Entwurfs gestellt worden. Es wurde allerdings die Aufnahme einer derartigen Bestimmung in das Übereinkommen selbst abgelehnt, weil die einzelnen Staaten es nicht für angängig hielten, sich in der Regelung ihres inneren Verkehrs vertragsmäßig zu beschränken. Dagegen wurde in das Schlußprotokoll eine Erklärung von den vertragschließenden Staaten aufgenommen, daß für jeden vertretenen Staat die Regelung der Tarife mit den im Art. 11 des Übereinkommens festgestellten Grundsätzen sich in Einklang befinde und daß es als wünschenswert betrachtet werde, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

Das internationale Übereinkommen hat sich für den mitteleuropäischen Verkehr durchaus bewährt. Sein Geltungsgebiet ist wesentlich erweitert.

Bei den beiden allgemeinen, auf Grund des Art. 59 vorgenommenen Revisionen (Paris 1896 und Bern 1905) sind einzelne seiner Bestimmungen, den fortlaufenden Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend, geändert worden.

Eisenbahnverkehrsordnung.

Der Abschluß des internationalen Übereinkommens machte auch die Änderung des für den deutschen Binnenverkehr geltenden Eisenbahnfrachtrechtes erforderlich, da es erwünscht war, daß das interne Eisenbahnfrachtrecht soweit als möglich mit dem internationalen übereinstimmte, daß insbesondere die dem Verkehre günstigeren Bestimmungen des internationalen Rechtes auch dem Binnenverkehr zugute kämen. Es gab dies Anlaß zu einer Umarbeitung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, die unter Leitung des Reichs-Eisenbahnamts in den Jahren 1890 bis 1892 erfolgte. Der Landeseisenbahnrat hat sich über den zweiten, im November 1891 festgestellten Entwurf in der Sitzung vom 4./5. Dezember 1891 (Prot. S. 67 ff.) gutachtlich geäußert und in Übereinstimmung mit dem Ausschuß erklärt, daß vom Standpunkt der Verkehrsinteressen Bedenken gegen die Einführung des Entwurfs nicht vorlägen. — Das Betriebsreglement hat bei dieser Umarbeitung die Bezeichnung Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands erhalten. Diese mußte im Jahre 1899 umgeändert werden, um sie mit dem am 16. Juni 1898 zu Paris abgeschlossenen Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen und mit dem am 1. Januar 1900 in Kraft getretenen neuen Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 in Übereinstimmung zu bringen. Da diese Änderungen auf gesetzlicher Vorschrift beruhten und Erschwernisse für den Verkehr nicht enthielten, ist von einer nochmaligen gutachtlichen Äußerung des Landeseisenbahnrats abgesehen, in der Sitzung vom 10. Dezember 1899 aber von diesen Vorgängen Mitteilung gemacht worden. Der Entwurf einer in den Jahren 1906 bis 1908 in weiterem Umfang umgearbeiteten Eisenbahnverkehrsordnung wird den Landeseisenbahnrat in seiner nächsten Sitzung beschäftigen.

Reform der Personen- und Gepäcktarife.

Unter dem 10. Oktober 1905 wurde dem Landeseisenbahnrat von dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift über die Reform der Personen- und Gepäcktarife der deutschen Eisenbahnen zur Äußerung vorgelegt, über die der Ausschuß am 9. November, der Landeseisenbahnrat am 5. Dezember 1905 (Prot. S. 54 ff.) beraten haben.

Die in der Denkschrift enthaltenen Vorschläge waren das Ergebnis langjähriger Beratungen zwischen den deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz. Die Mannigfaltigkeit der Personen- und Gepäcktarife auf den deutschen Eisenbahnen, die Verschiedenheit der Preise und der Klasseneinteilung in Nord- und Süddeutschland, das Bestehen einer Reihe von Ausnahmetarifen wurden seit vielen Jahren von den Reisenden und den Eisenbahnen mißliebig empfunden. In den Parlamenten, den wirtschaftlichen Körperschaften, der Presse wurden die Mängel der Personen- und Gepäcktarife ununterbrochen erörtert, die herrschenden Mißstände beklagt und Reformvorschläge gemacht.

Das auch von der großen Mehrheit des Abgeordnetenhauses gebilligte Ziel der Regierungsvorschläge war eine Vereinfachung der Tarife ohne wesentliche finanzielle Ausfälle der Eisenbahnen, die Grundlage des Reformplans eine Beseitigung der Rückfahrkarte, die früher ihre Berechtigung gehabt, sich jetzt aber überlebt hatte. Etwa 70 bis 80 Prozent der Reisen wurden auf Rückfahrkarten zurückgelegt. In der Denkschrift ist geschildert, welche Unbequemlichkeiten für die Reisenden und für die Eisenbahnen dies zur Folge hatte. Wollte man die Rückfahrkarte beseitigen, so war dies nur möglich, wenn die Preise für Einzelreisen in den Personenzügen gegenüber den Preisen für Hin- und Rückfahrt nicht verteuert wurden. Die Regierungen hatten sich also verständigt, die Einheitspreise der II. und III. Klasse auf die Hälfte der Preise der Rückfahrkarten (4,5 ₰ für das Personenkilometer in II. Klasse, 3 ₰ in III. Klasse) herabzusetzen und nur bei der I. Klasse den Einheitspreis auch mit Rücksicht auf die höheren Preise in Süddeutschland statt auf 6 ₰ auf 7 ₰ zu bemessen. Eine Ermäßigung der Preise der IV. Klasse, die keine Rückfahrkarten gekannt hatte, war nicht in Aussicht genommen.

Diese Herabsetzung der Einheitspreise hatte nach den Ergebnissen des Jahres 1903 für die preußisch-hessischen Staatsbahnen einen rechnungsmäßigen Ausfall von 15½ Millionen Mark jährlich zur Folge. Dieser Ausfall bedeutete eine zu erhebliche finanzielle Einbuße, die nicht im Einklang mit dem vorgedachten Ziel der Reform gestanden haben würde. Er mußte also durch Erhöhung der Einnahmen auf anderen Gebieten wenigstens zum Teil ausgeglichen werden. Der Ausgleich sollte hauptsächlich erfolgen durch Einführung von Schnellzugszuschlägen auch da, wo solche — wie bei den Rückfahrkarten in Preußen — nicht erhoben worden waren, und durch Beseitigung des Freigepäcks. Beide Maßnahmen empfahlen sich auch aus Entgegenkommen gegen-

über den süddeutschen Verwaltungen, bei denen kilometrische Schnellzugszuschläge allgemein bestanden und Freigepäck nicht gewährt wurde. Diese Verwaltungen aber hatten sich bereit erklärt, die in Norddeutschland bestehende Einteilung in 4 Klassen anzunehmen und ihre allgemeinen Ausnahmetarife (in Baden die Kilometerhefte, in Württemberg und auch Oldenburg die Landeskarten) zu beseitigen. — Damit die teilweise Verteuerung von den Reisenden nicht zu schwer empfunden wurde, war ein einfacher und billiger Schnellzugszonentarif (feste Zuschläge von 25 Pf, 50 Pf und 1 M für die III., 50 Pf, 1 M und 2 M für die I. und II. Klasse) und ein nach Gewichtsstufen und größeren Entfernungszonen abgestufter übersichtlicher Gepäcktarif vorgesehen. In der Denkschrift war von den Schnellzugszuschlägen eine Mehreinnahme von rund 6 Millionen Mark, von dem Gepäck eine solche von rund 7 Millionen Mark berechnet. Kleinere Mehreinnahmen wurden von der Erhöhung der Preise der I. Klasse und der zusammengestellten Fahrscheinhefte erwartet. Als rechnungsmäßige Mindereinnahme standen 910 000 M in Aussicht.

Die Normaleinheitssätze sollten für alle deutschen Bahnen die gleichen sein, in Bayern und Baden mit der Abweichung, daß an Stelle der 4. Wagenklasse eine auf den Preis der IV. Klasse ermäßigte III. (IIIb) Klasse vorgesehen war.

Von Ausnahmen sollten bestehen bleiben die zusammengestellten Fahrscheinhefte des Vereinsreiseverkehrs, für die aber gleiche Preise auf allen deutschen Bahnen vereinbart waren, die Tarife für Reisen zu wissenschaftlichen, sozialen und öffentlichen Zwecken, für Sonderzüge, insbesondere Feriensonderzüge, ferner die Preise für Zeitkarten, Schülerkarten, Arbeiterkarten, die Sonntagskarten und die Stadt- und Vororttarife. Aufgehoben wurden die ermäßigten Preise I.—III. Klasse für gemeinsame Fahrten von Gesellschaften von 30 Personen.

Der Landeseisenbahnrat hat sich mit diesen Vorschlägen eingehend beschäftigt. In der Sitzung vom 5. Dezember 1905 wurden sie durch einen längeren Vortrag des Berichterstatters (Geh. Komm.-Rat Dr. Schlutow) ausführlich beleuchtet, ihre Vorteile und Nachteile gegenübergestellt, ihre wirtschaftliche, nationale und finanzielle Bedeutung scharf hervorgehoben. In Übereinstimmung mit dem Ausschuß wurde die Annahme des Reformplans empfohlen.

Bei den Verhandlungen wurden von einzelnen Mitgliedern Bedenken gegen die Erhöhung der Fahrpreise I. Klasse, von anderen gegen die Schnellzugszuschläge und gegen den Gepäcktarif geäußert. Es wurde gewünscht, daß Zuschläge nur für die großen, dem durchgehenden, insbesondere dem

internationalen Verkehr dienenden Schnellzüge erhoben werden möchten. An dem Gepäcktarif wurde bemängelt, daß die Gewichtseinheiten von 25 kg zu erheblich und solche von etwa 10 kg vorzuziehen, daß ferner die Tarife für Gepäck im Gewicht bis 25 kg, das bis dahin auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen unentgeltlich befördert wurde, zu hoch seien. Von allen Seiten wurde indessen die hohe Bedeutung der Maßnahme anerkannt, die als ein weiterer Fortschritt zur einheitlichen Bewirtschaftung des deutschen Eisenbahnnetzes begrüßt wurde.

Der Landeseisenbahnrat erklärte sich mit der beabsichtigten Reform gleichfalls einverstanden, empfahl aber neue Verhandlungen mit den Regierungen, um für Gepäck bis zum Gewicht von 25 kg eine geringere Gebühr festzusetzen.

Diesem letzteren Wunsch ist entsprochen worden. Die Regierungen haben sich nachträglich über Einfügung einer Vorstufe für Gepäckstücke im Gewichte bis zu 25 kg mit Sätzen von 20 Pf, 50 Pf und 1 M je nach der Entfernung verständigt und den Entwurf des dem Landeseisenbahnrat mitgeteilten Tarifs auch dahin abgeändert, daß diese billigen Sätze mehreren zusammenreisenden Personen zu Gute kommen. Hiernach, sowie infolge von Einführung mehrerer zuschlagfreier Schnellzüge (Eilzüge) sind die Mehreinnahmen (S. 16) um etwa 5—6 Millionen Mark verringert, und die rechnungsmäßige Mindereinnahme beträgt 6—7 Millionen Mark.

Die Reform ist am 1. Mai 1907 auf allen deutschen Eisenbahnen eingeführt worden. Für ihre Beurteilung war es verhängnisvoll, daß wenige Monate vorher durch die Reichsfahrkartensteuer die Fahrpreise erhöht worden waren und nunmehr jede, auch die geringste, weitere Erhöhung besonders schwer empfunden wurde. Demgegenüber wurden die günstigen Seiten des Tarifs, die Ermäßigungen und Vereinfachungen, weitere sonstige Erleichterungen — z. B. die Aufhebung der Fahrtunterbrechungs-Bescheinigung — nicht erwähnt. Die Wirkungen der neuen Tarife sind auch von den Eisenbahnen aufmerksam beobachtet worden; einzelne Unbequemlichkeiten und Mängel, die bei der praktischen Handhabung hervortraten, sind durch geeignete neue Bestimmungen beseitigt. Es darf angenommen werden, daß die Vorteile der neuen Tarife auch in der öffentlichen Meinung mehr und mehr gewürdigt werden und diese Maßnahme als eine wohltätige anerkannt wird.

II. Im einzelnen.

Die dem Landeseisenbahnrat alljährlich zugehenden Übersichten der Normaltransportgebühren für Personen und Güter sind in den Anlagen 13 bis 15 für die Jahre 1885 (das erste Jahr, in dem dem Landeseisenbahnrat eine vollständige Übersicht zuging), 1897 und 1908 wieder abgedruckt. Ein Vergleich dieser Übersichten zeigt, wie sich diese Gebühren vereinfacht haben und wie sie zum Teil herabgegangen sind. Der Landeseisenbahnrat hat sich über eine Reihe der Änderungen gutachtlich geäußert. Nur die wichtigsten können hier hervorgehoben werden.

Anlagen 13 bis 15. S. 125–144.

A. Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation. Normalfrachtsätze.

1. Güter.

Unter Mitwirkung des Landeseisenbahnrats sind Änderungen in den Sätzen und der Klassifikation der Stückgüter und Eilgüter und in den Abfertigungsgebühren vorgenommen.

a) Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und Tarif für halbe Wagenladungen des Spezialtarifs III.

In dem im Jahre 1877 in Kraft getretenen Reformtarif war für Stückgüter nur eine Klasse mit gleichen kilometrischen Einheitssätzen (11 ₰ für das Tonnenkilometer) enthalten. Früher hatten die meisten Eisenbahnen zwei und mehr Stückgutklassen mit zum Teil niedrigeren Sätzen. Die teilweise Verteuerung des Stückgutverkehrs wurde in den Kreisen von Handel, Industrie und Landwirtschaft lebhaft empfunden, und schon bald wurden Anträge auf Herabsetzung der Stückgutfracht gestellt.

Diesen Anträgen ist in weitem Umfange entsprochen worden.

Sie führten im Beginn der 80er Jahre dazu, in der ständigen Tarifkommission die Frage der Einführung einer zweiten ermäßigten Stückgutklasse zu untersuchen.

Auch den Landeseisenbahnrat beschäftigte die Frage. In der Sitzung vom 23./24. Mai 1884 nahm er folgenden Antrag seines Mitgliedes Bueck an:

> „In Erwägung, daß die Beförderung aller Stückgüter auf den deutschen Bahnen in einer einzigen hochtarifierten Stückgutklasse mit schwerwiegenden Nachteilen für Landwirtschaft, Industrie und Handel verbunden ist, und in Anerkennung der Notwendigkeit, Abhilfe zu schaffen, richtet der Landeseisenbahnrat an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte, tunlichst bald diejenigen Maßregeln zu ergreifen, welche erforderlich sind, um eine diesem Zweck entsprechende Änderung der Tarife eintreten zu lassen".

Die Einführung einer zweiten Stückgutklasse in dem früheren Umfang stieß nach eingehenden Untersuchungen auf Bedenken. Um aber für einzelne besonders wichtige Artikel, deren Beförderung als Stückgut bei der allgemeinen Gütertarifreform verteuert worden war, Abhilfe zu schaffen, wurde von der Staatseisenbahnverwaltung eine Ermäßigung der Stückgutfracht für einzelne Erzeugnisse und Hilfsstoffe der Industrie und Landwirtschaft ins Auge gefaßt und durch einen Ausnahmetarif auf den Preußischen Staatsbahnen am 1. Mai 1887 eingeführt, nachdem die Aufnahme eines ermäßigten Stückguttarifs in den allgemeinen deutschen Gütertarif die Zustimmung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen nicht gefunden hatte. Der Landeseisenbahnrat hatte in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1885 die der Errichtung einer allgemeinen zweiten Stückgutklasse entgegenstehenden Hindernisse anerkannt und das Vorgehen der Staatseisenbahnverwaltung gleichfalls befürwortet.

Die ermäßigte Stückgutfracht wurde zunächst für die Artikel Eisen usw. der Spezialtarife I—III, Blei, Zink und andere Metalle und Metallwaren, Düngemittel, Getreide und Sämereien, Ölkuchen und Kleie vorgesehen.

Zur weiteren Erleichterung des Kleinverkehrs wurden auf Antrag der Preußischen Staatsbahnen nach Befürwortung durch den Landeseisenbahnrat für Güter des Spezialtarifs III in halben Wagenladungen (zu 5 t) statt der Klasse A^2 die niedrigeren Frachtsätze des Spezialtarifs II gewährt und eine entsprechende Vorschrift von den deutschen Bahnen am 1. Dezember 1886 in das Tarifschema eingefügt.

Bereits im Jahre 1889 hatte der Landeseisenbahnrat wieder Anlaß, sich mit dem Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter zu befassen. In

einem Antrage Bertelsmann und Genossen war der Wunsch ausgesprochen, den Stückgut-Ausnahmetarif auf Güter aller Art auszudehnen, die in Mengen von 1 t aufgeliefert würden. Zur Begründung wurde angeführt, daß durch eine solche Tarifmaßnahme auch den Interessenten an mittleren und kleineren Plätzen, die an den Vorteilen des Sammelverkehrs nicht hinreichend teilnehmen könnten, ein Ausgleich gewährt werden würde. Der Landeseisenbahnrat schloß sich in der Sitzung vom 11. Oktober 1889 dem Antrage an und ersuchte, da eine Änderung des allgemeinen Tarifschemas der deutschen Bahnen in Frage kam, die Eisenbahnverwaltung, die Angelegenheit der ständigen Tarifkommission zu unterbreiten. In dieser fand die Anregung keine Zustimmung, und zwar nicht nur wegen des für die deutschen Eisenbahnen ermittelten Einnahmeausfalls von 5 000 000 *M*, sondern auch, weil man von der vorgeschlagenen Maßnahme eine wirksame Abhilfe nicht erwartete, denn der Unterschied zwischen der Stückgutfracht und den in Aussicht genommenen Tonnengutsätzen erschien nicht so erheblich, um die Ansammlung von Stückgütern zu Tonnengutsendungen gewinnbringend genug zu gestalten. Es wurde die Ansicht vertreten, daß der Tonnentarif im wesentlichen den größeren Gewerbetreibenden zugute kommen würde, die in erheblichen Mengen und auf weitere Entfernungen verfrachten. Dagegen hielt die ständige Tarifkommission nunmehr die Aufnahme des preußischen Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter als regelmäßigen Spezialtarif in das allgemeine Tarifschema für den geeignetsten Weg, um den Kleinverkehr zu unterstützen. Der Landeseisenbahnrat vermochte zwar in der Sitzung vom 4./5. Dezember 1891 den Bedenken der ständigen Tarifkommission gegen eine allgemeine Ermäßigung der Stückgutfracht nicht voll beizutreten, befürwortete jedoch unter den gegebenen Verhältnissen den Beschluß der ständigen Tarifkommission als einen Fortschritt gegenüber der derzeitigen Tariflage.

Der preußische Ausnahmetarif vom 1. Mai 1887 ging nunmehr als Spezialtarif für bestimmte Stückgüter am 1. April 1892 in das allgemeine deutsche Tarifschema über. Die späteren Beschlüsse der ständigen Tarifkommission über Aufnahme weiterer Artikel in diesen Tarif sind dem Landeseisenbahnrat gleichfalls zur Begutachtung vorgelegt worden.

b) Stückgutstaffeltarif.

Mit der Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter war aber dem Bedürfnis des Verkehrs auf die Dauer nicht genügt. Denn dieser

Tarif enthielt nur einzelne allerdings wichtige Güter, besonders der Metallindustrie und der Landwirtschaft. Die Anträge auf seine Erweiterung mehrten sich daher von Jahr zu Jahr. Eine durchgreifende Abhülfe konnte nur in einer allgemeinen Ermäßigung der Stückgutfracht für alle Stückgüter gefunden werden.

Im Jahre 1897 brachten die Mitglieder des Landeseisenbahnrats Dr. Websky, Dr. Ritter und Graf von Zedlitz und Trützschler den Antrag ein, die Regierung zu ersuchen, daß die Streckensätze für Stückgüter nach dem Prinzip der fallenden Skala erstellt würden. Die Antragsteller begründeten die Notwendigkeit in erster Linie für die auf den Stückgutverkehr besonders angewiesene Textilindustrie, hielten aber auch für alle Stückgüter eine Hebung des Fernverkehrs durch Staffeltarife für angezeigt. Der Landeseisenbahnrat anerkannte in der Sitzung vom 24. Juni 1897 fast einstimmig, daß der Stückgutverkehr infolge der hohen Frachtsätze sich nicht in dem erwünschten Maße entwickelt habe und daß eine Ermäßigung der Frachtsätze einem wirtschaftlichen Bedürfnis entspreche. Dagegen waren die Meinungen darüber geteilt, ob diese Ermäßigung durch gleichmäßige Herabsetzung der Einheitssätze auf alle Entfernungen oder durch Annahme des Staffelsystems erfolgen sollte. Gegen jede Ermäßigung in Staffelform sprachen sich als grundsätzliche Gegner dieses Tarifsystems die landwirtschaftlichen Vertreter des Westens und der mittleren Provinzen aus. Die Mitglieder aber, die einer Herabsetzung des Einheitssatzes auf alle Entfernungen das Wort redeten, erklärten schließlich auch die Frachtermäßigung in Form eines Staffeltarifs für annehmbar, nachdem die allgemeine Ermäßigung auf alle Entfernungen aus finanziellen wie aus wirtschaftlichen Gründen als undurchführbar bezeichnet worden war. Es wurde aber der Wunsch ausgesprochen, daß mit Rücksicht auf die Stärke des Stückgutverkehrs in der Entfernungszone von 50 bis 100 km die staffelförmige Ermäßigung schon von 50 km ab beginnen möchte.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrates hatte vorgeschlagen, den Antrag Websky in folgender (veränderter) Form anzunehmen:

„Der Landeseisenbahnrat wolle erklären:

Es entspricht dem allgemeinen Bedürfnis, daß der Tarif für die allgemeine Stückgutklasse ermäßigt werde.

In Anbetracht aber der Schwierigkeit, eine allgemeine Ermäßigung der Einheitssätze der allgemeinen Stückgutklasse herbeizuführen, empfiehlt der Landeseisenbahnrat, daß zurzeit diese Ermäßigung zunächst für die weiteren Entfernungen erstrebt werde."

In der Vollsitzung wurde zwar der erste Teil des Ausschußantrages angenommen, dagegen der zweite Teil und ebenso der ursprüngliche Antrag Websky abgelehnt.

Der Stückgutstaffeltarif wurde am 1. Oktober 1898 eingeführt und zwar mit folgenden Streckensätzen für 1 tkm:

von	1	bis	50 km	11 Pf		
"	51	"	200 "	10 "		
"	201	"	300 "	9 "		
"	301	"	400 "	8 "		
"	401	"	500 "	7 "		
		über	500 "	6 "		

Die Ermäßigung der Stückgutfracht hatte als selbstverständliche Folge eine Ermäßigung der Eilgutfracht, die nach dem Tarif doppelt so hoch ist, wie die Fracht für Stückgut.

Für Eilgut allein sind weiterhin Ermäßigungen eingeführt worden durch den

c) Spezialtarif für bestimmte Eilgüter.

Für eine Anzahl leicht verderblicher Gegenstände war teils allgemein auf allen deutschen Bahnen, teils in den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen eine beschleunigte Beförderung auch bei Aufgabe als Frachtgut zugesagt. Die Bestimmungen und das Verfahren zeigten zahlreiche Verschiedenheiten, die durch die Aufnahme eines gemeinsamen Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter in das allgemeine Tarifschema beseitigt wurden. Die unter ihn fallenden Güter sollten zu den Sätzen für Frachtgut abgefertigt werden, in rechtlicher Beziehung aber als Eilgut gelten und dessen Vorteile genießen (Eilgutlieferfrist, An- und Ablieferung an Sonntagen, beschleunigte Zustellung). Es handelte sich besonders um Fische, Milch, Obst, Butter und frische Gemüse, wie grüne Bohnen, Erbsen, Salat, Gurken.

Der Landeseisenbahnrat befürwortete in der Sitzung vom 16. Dezember 1898 die Einführung dieses Eilgutspezialtarifs. Sie erfolgte am 1. April 1899. Über die weitere Ausgestaltung des Tarifs durch Aufnahme verschiedener leicht verderblicher Güter ist der Landeseisenbahnrat gleichfalls gehört worden; seinem Gutachten wurde durchweg zugestimmt.

d) Gleichstellung der Abfertigungsgebühren auf den östlichen und westlichen Staatsbahnen.

Bei der Annahme gleicher Einheitssätze für das Gesamtgebiet der Preußischen Staatsbahnen nach Durchführung der ersten großen Verstaatlichung 1879/1880 war mit Rücksicht auf die bisherige Tariflage in den verschiedenen Bahngebieten in der Bemessung der Abfertigungsgebühren eine nicht unerhebliche Verschiedenheit bestehen geblieben. Die Abfertigungsgebühren betrugen:

a) auf den westlichen Staatsbahnen für Entfernungen:

bis 10 km	8 Pf	für 100 kg
von 11 „ 100 „	9 „	„ 100 „
über 100 „	12 „	„ 100 „

b) auf den östlichen Staatsbahnen für Entfernungen:

bis 50 km nur	6 Pf	für 100 kg
von 51 „ 100 „	9 „	„ 100 „
über 100 „	12 „	„ 100 „

Aus wirtschaftlichen Gründen hatte man Bedenken getragen, die in den damaligen Direktionsbezirken Berlin, Breslau und Bromberg bestehenden niedrigen Abfertigungsgebühren zu erhöhen; auch ihre Übertragung auf alle übrigen Direktionsbezirke war hauptsächlich aus finanziellen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht sogleich durchführbar gewesen.

Nachdem der Landeseisenbahnrat bereits in der Sitzung vom 2. Juni 1885 den Wunsch einer gleichmäßigen Gestaltung der Abfertigungsgebühren ausgesprochen hatte, beantragten im Jahre 1888 die Mitglieder Haurand, Schoeller, Frentzel, Ernst und Bethke unter Hinweis auf die günstigen Einnahmen der Staatsbahnen die Beseitigung dieser Ungleichheit durch Übertragung der östlichen Abfertigungsgebühren auf die westlichen Staatsbahnen. Bei der Verhandlung in der Sitzung vom 7./8. Dezember 1888 wurden von der Eisenbahnverwaltung neben finanziellen namentlich die wirtschaftlichen Bedenken hervorgehoben, die sich damals aus der starken Ermäßigung der Frachtsätze für Sendungen innerhalb der Zone von 50 Kilometer und dem unvermittelten Übergang in die nächsthöhere Zone für nahe bei einander liegende, im gegenseitigen Wettbewerb stehende Werke ergeben mußten. Es kamen hier namentlich die dichtbesetzten westlichen Industriebezirke und besonders Massengüter der Berg- und Hütteninduſtrie in Frage. Der Landeseisenbahnrat billigte

daher die Absicht der Eisenbahnverwaltung, die Gleichstellung der westlichen und östlichen Abfertigungsgebühren dadurch zu erleichtern, daß damit eine weitergreifende Änderung der Frachtsätze für geringwertige Massengüter verbunden würde. Hierdurch ließ sich ein den Übergang vermittelnder Ausgleich erreichen.

Nachdem der im Jahre 1890 eingeführte Rohstofftarif am 1. April 1897 auf Brennstoffe ausgedehnt war (vgl. S. 40 ff.), wurden die Abfertigungsgebühren der östlichen auf die westlichen Staatsbahnen übertragen; damit war auch in den Abfertigungsgebühren die Gleichheit des Normaltarifs in dem gesamten Staatsbahngebiete erreicht.

2. Lebende Tiere.

Tarifvorschriften.

a) Lebende Tiere in Wagenladungen.

Der Frachtberechnung für lebende Tiere in Wagenladungen wird seit 1879 einheitlich von allen deutschen Eisenbahnen der ganze Flächenraum der benutzten Wagen nach Quadratmetern zugrunde gelegt, und zwar auch dann, wenn Wagen mit größerer als der geforderten Ladefläche gestellt werden müssen. Diese Bestimmung hat wiederholt zu Beschwerden der Interessenten geführt. In einer an den Reichstag im Jahre 1889 gerichteten, der ständigen Tarifkommission überwiesenen Eingabe beantragten mehrere Vereine deutscher Viehhändler, die Grundsätze für die Frachtberechnung in der Weise zu ändern, daß für lebende Tiere in Wagenladungen die Fracht nur nach dem *wirklich benutzten* Flächenraume der verwendeten Wagen berechnet werde. Die ständige Tarifkommission kam nach eingehenden Verhandlungen über alle für die Frachtberechnung lebender Tiere in Wagenladungen in Betracht kommenden Tarifsysteme zu einer Ablehnung des Antrages. Sie verkannte nicht die Härten des bestehenden Tarifzustandes, war aber der Meinung, daß auch den andern Systemen zum Teil noch größere Mängel anhafteten. Insbesondere sei der Antrag der Interessenten zur Annahme nicht geeignet, weil der tatsächlich benutzte Flächenraum sich nur schwer feststellen lasse.

Der Landeseisenbahnrat befürwortete in der Sitzung vom 9. Dezember 1890 die Beibehaltung der bestehenden Frachtberechnung, die auch bis jetzt noch gilt.

b) Zuchttiere.

Nach dem Tiertarif, Teil I, vom 1. Januar 1900 ermäßigte sich die normale Fracht für Zuchtpferde in Wagenladungen wie in Einzelsendungen um ein Drittel, für andere Zuchttiere dagegen nur, wenn sie in Einzelsendungen aufgegeben waren. In der Sitzung des Ausschusses des Landeseisenbahnrats vom 23. November 1900 wurde angeregt, die Ermäßigung für diese auch auf Wagenladungen auszudehnen. Nach den hierüber gepflogenen Verhandlungen der ständigen Tarifkommission sollte dem Wunsche in der Weise entsprochen werden, daß für Pferde, Rindvieh, Schweine, Schafe und Ziegen, wenn es sich um Zuchttiere handle, in Wagenladungen und in Einzelsendungen die Fracht gleichmäßig, und zwar um 30 % ermäßigt würde. Nachdem die ständige Tarifkommission über den Begriff „Zuchttier" und die formellen Bedingungen der Ermäßigungen beraten und der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 4. Dezember 1902 die Vorschläge der Kommission gebilligt hatte, da sie langjährigen Wünschen der Landwirtschaft entsprachen, wurde der Tarif zum 1. April 1903 hiernach geändert.

c) Weidetiere.

In der gleichen Sitzung hatte der Landeseisenbahnrat den Antrag der ständigen Tarifkommission zu begutachten, die Frachtermäßigung für Zuchttiere auch für Pferde, Fohlen und Rindvieh bei der Beförderung nach öffentlichen oder von Züchtervereinigungen eingerichteten Weiden und von diesen zurück nach der Versand- oder einer anderen Empfangstation unter der Bedingung zu gewähren, daß bei der Aufgabe die Bescheinigung einer landwirtschaftlichen Zentralstelle oder einer von einer solchen hierzu ermächtigten Züchtervereinigung darüber beigebracht werde, daß es sich um Weidetiere handele.

Der Landeseisenbahnrat verneinte das Bedürfnis einer Frachtermäßigung für die Rückbeförderung der Tiere nach einer anderen Station als der Versandstation, sprach sich aber im übrigen für den Antrag aus, der einer Verbesserung der Aufzucht im eigenen Betriebe des Versenders diene. Die neue Bestimmung wurde zum 1. April 1903 eingeführt.

d) Rennpferde.

Für Rennpferde enthielten die allgemeinen Tarifvorschriften des Tiertarifs, Teils I, keine Frachtvergünstigungen, wohl aber wurden sie in verschiedener Höhe von fast allen deutschen Bahnen durch ihre besonderen Tarife

gewährt. So wurde auf den Preußischen Staatsbahnen bei Beförderung in Stallungswagen unter Beachtung bestimmter Anwendungsbedingungen die Fracht um ein Drittel ermäßigt. Diese Frachten gelten, soweit sie billiger waren als die regelrechten Beförderungspreise, auch bei Beförderung von Rennpferden in gewöhnlichen Wagen.

Bei der praktischen Anwendung der Sondervorschriften für Rennpferde ergaben sich indessen bei allen Bahnen Zweifel und Unzuträglichkeiten. Die ständige Tarifkommission schlug daher vor, die Frachtvergünstigungen für Rennpferde einheitlich für alle deutschen Bahnen in der Weise zu regeln, daß bei Beförderung nach oder von dem Orte des Rennens, wie bei Zucht- und Weidetieren, nur 70 % der normalen Fracht erhoben würden. Da jedoch bei Rennpferden wegen ihres Wertes und ihrer besonderen Eigenschaften fast für jede Sendung, auch bei nur geringer Zahl, ein besonderer Wagen gestellt werden muß, würde die Gewährung der ermäßigten Stücksätze keine ausreichende Entschädigung für die Eisenbahn gewesen sein. Von der ständigen Tarifkommission wurde daher vorgeschlagen, die Ermäßigung von 30 % nur für die Wagenladungsfracht in der Weise zu gewähren, daß für den Wagen bei jeder Sendung die Fracht nur für 14 qm erhoben werden solle. Auch sollte für jede Sendung ein Wagen zur ausschließlichen Benutzung gestellt werden.

Der Landeseisenbahnrat befürwortete in der Sitzung vom 4. Dezember 1902 diese Tarifänderung, die zum 1. April 1903 durchgeführt wurde.

Sie brachte indessen nach der Anzahl der in einem Wagen beförderten Rennpferde bald Frachtermäßigungen, bald aber auch Erhöhungen. Dies führte im Jahre 1904 zu Anträgen auf nochmalige Prüfung der Tarifbestimmungen und auf weitere Herabsetzung der Fracht. Die ständige Tarifkommission vermochte ein allgemeines volkswirtschaftliches Bedürfnis für eine Frachtermäßigung nicht anzuerkennen und schlug die Beibehaltung des bestehenden Tarifzustandes vor. Bei dem hohen Werte der Rennpferde, die auch dadurch bevorzugt würden, daß die Staatsbahnen sie mit Personen-, teilweise sogar mit Schnellzügen, in beiden Fällen ohne den bei Beförderung gewöhnlicher Pferde zu zahlenden Zuschlag von 50 % befördern, könnten die geltenden Preise als angemessen betrachtet werden.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats dagegen (Sitzung vom 16. Juni 1905) empfahl, zwar wie bisher für jede Sendung Rennpferde nach und von Rennplätzen einen Wagen zur ausschließlichen Benutzung zu stellen, an Fracht aber die Stückfracht für mindestens 6 Zuchtpferde zu erheben und dem Versender die frachtfreie Zuladung anderer Pferde zu gestatten. Danach ermäßigte

sich auf den Preußischen Staatsbahnen die Streckenfracht für den Wagen und das Kilometer für die $\frac{\text{östlichen}}{\text{westlichen}}$ Linien von $\frac{35}{42}$ Pf auf 31,5 Pf und die Abfertigungsgebühr für den Wagen von 5,60 M auf 3,90 M. Der Landeseisenbahnrat nahm am 7. Juli 1905 diesen Vorschlag an.

Im wesentlichen hiermit übereinstimmend sind die Bestimmungen über Rennpferde im Deutschen Tiertarif, Teil I, zum 1. April 1907 geändert worden.

Staffeltarife für Tiere.

Bei Einführung des einheitlichen Tarifschemas für lebende Tiere auf den Staatsbahnen war in den Einheitssätzen für Tiere in Wagenladungen eine wesentliche Verschiedenheit zwischen den östlichen und westlichen Staatsbahnen bestehen geblieben, entsprechend dem früheren Tarifzustand. Während auf den westlichen Bahnen die Streckenfracht für 1 km und 1 qm Bodenfläche des benutzten Wagens ohne Unterschied in der Entfernung 2 Pf betrug, wurden auf den östlichen Staatsbahnen nach einem Staffeltarif berechnet

bei Entfernungen von	1	bis	100 km	2,00 Pf
„	101	„	200 „	1,75 „
„	201	„	300 „	1,50 „
	über		300 „	1,00 „ .

Für Kleinvieh in mehrbödigen Wagen erhöhte sich die Streckenfracht in beiden Gebieten um 33 1/3 %. Im Jahre 1891 wünschten beide Häuser des Landtags über die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen der Ausdehnung der auf den östlichen Staatsbahnen bestehenden Staffeltarife auf die westlichen Staatsbahnen unterrichtet zu werden. Der Landeseisenbahnrat war in der Sitzung am 4./5. Dezember 1891 geteilter Ansicht über die voraussichtlichen Wirkungen dieser Ausdehnung. Die Mitglieder aus dem Osten beurteilten sie günstig, während die aus den mittleren und westlichen Provinzen Bedenken äußerten. Die Mehrheit war der Meinung, daß die Frachtermäßigung hauptsächlich dem Großhandel und den Großschlächtereien zugute kommen, während der Landwirtschaft des Ostens nur ein kleiner Nutzen, den Verbrauchern aber ein Vorteil überhaupt nicht zufallen würde, weil die Ermäßigung im Kleinverkauf nicht zum Ausdruck kommen könne. Dagegen werde die Förderung des Großhandels nach dem Westen den dort bestehenden Kleinhandel der bäuerlichen Wirte unterdrücken und einen ungünstigen Einfluß auf die Preisbildung ausüben. Auch die Vieheinfuhr vom Auslande werde gefördert und der als Preisregler wichtige Berliner Zwischenhandel geschädigt werden. Vom Landes-

eisenbahnrat wurde daher die Maßnahme nicht befürwortet. Der Gedanke, die niedrigen Staffelsätze des östlichen Staatsbahnnetzes auf den ganzen Staatsbahnbereich zu übertragen, wurde aber in zahlreichen Petitionen von neuem angeregt und beschäftigte auch den Staatsrat. In der erneuten Verhandlung am 1. Juli 1895 waren die Stimmen im Landeseisenbahnrat wiederum geteilt: 16 Mitglieder erklärten sich gegen, 15 für die Durchrechnung der östlichen Tarife. Das Königliche Staatsministerium entschied sich nach eingehender Abwägung der im Landeseisenbahnrat dafür und dawider vorgetragenen Gründe in Übereinstimmung mit dem Votum des Staatsrats für die Ausdehnung der niedrigeren Tarife der östlichen Provinzen auf den ganzen Bereich der Monarchie. Die Maßregel wurde am 1. Oktober 1895 durchgeführt.

B. Die Normaltarife einiger wichtiger Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen und der Spezialtarife I—III.

1. Getreide und Mehl.

Mit den Tarifen für Getreide und Mehl hat sich der Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 10. November 1899 beschäftigt. Nach den geltenden Tarifen ist die Fracht für die beiden Güter dieselbe. In Anträgen, hauptsächlich aus Süddeutschland, wurde die Feststellung derselben Tarife für das Rohprodukt und für das Fabrikat für unbillig erklärt und die Versetzung von Mehl und anderen Mühlenerzeugnissen aus dem Spezialtarif I in die höhere allgemeine Wagenladungsklasse befürwortet. Durch die Tarife würden die Großmühlen zum Nachteil der kleinen und mittleren Mühlen begünstigt. Sie bezögen ihr Getreide teils vom Auslande auf dem Wasserwege, teils aus nahen getreidereichen Produktionsgebieten und hätten zugleich eine Frachtersparnis beim Mehlversand, die bei einem Ausbeuteverhältnis von 70 Teilen Mehl aus 100 Teilen Getreide 30 % betrage. Die Ansichten der Landwirte und der Müller waren geteilt.

Die Bezirkseisenbahnräte hatten sich mit Ausnahme desjenigen in Cöln, der die Maßnahme mit 31 : 24 Stimmen befürwortete, zumeist einstimmig oder mit großer Mehrheit gegen den Antrag ausgesprochen. Von 158 Handelskammern stimmten 26 der Tariferhöhung zu, 86 widersprachen und die anderen hatten ihre Stellung unbestimmt gelassen.

Die ständige Tarifkommission hatte in Übereinstimmung mit dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten den Antrag unter eingehender Würdigung der dafür und dagegen sprechenden Gründe abgelehnt.

Im Landeseisenbahnrat wurde geltend gemacht, daß der Antrag weniger das allgemeine, als das besondere süddeutsche Interesse im Auge habe, das aber durch ihn kaum gefördert werde. Nicht die kleinen Lohn- und Windmühlen, sondern nur die mittleren Handelsmühlen würden durch den Wettbewerb der Großmühlen benachteiligt. Tariferhöhungen dürften nur aus den allerzwingendsten Gründen dem Verkehr auferlegt werden. Ganz besondere Vorsicht sei im vorliegenden Falle geboten, wo es sich um eine einschneidende Änderung der Tarife eines wichtigen Nahrungsmittels handele, die schon lange beständen und sich eingelebt hätten. Auch volkswirtschaftlich sei eine solche Änderung mißlich, da sie durch Verteuerung des Brotes die ärmeren Schichten am meisten treffe. Der Landeseisenbahnrat lehnte mit 30 gegen 3 Stimmen (bei 2 Stimmenthaltungen) die Anträge ab. Die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen trat diesem Gutachten bei.

2. Saatgut.

Die Zentralstelle der preußischen Landwirtschaftskammern erneuerte im Dezember 1903 einen schon im Jahre 1898 gestellten Antrag auf Frachtermäßigung für Saatgut. Sie beantragte: „Saatgetreide, Hülsenfrüchte, Sommer- und Winterölsaaten, Klee-, Gras-, Futtersamen in den Spezialtarif III aufzunehmen und die Stückgutfracht für diese Sendungen um 50 % zu ermäßigen oder die Beförderung des Stückgutes durch andere Tarifermäßigungen zu verbilligen.“ Ein zur Untersuchung der Frage eingesetzter Unterausschuß der ständigen Tarifkommission empfahl, dem Antrage, der von der Bayerischen Staatsbahn auf Saatkartoffeln und Saatpflanzen (Setzlinge) ausgedehnt wurde, nur für Stückgutsendungen von Getreide und Hülsenfrüchten zu entsprechen. Die ständige Tarifkommission verneinte die Bedürfnisfrage überhaupt.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats, der über die Angelegenheit in der Sitzung am 16. Juni 1905 verhandelte, empfahl die Annahme des Vorschlages des Unterausschusses mit Beschränkung auf Sendungen von anerkannten Züchtern, zugleich unter Ausdehnung auf Wagenladungen.

Der Landeseisenbahnrat (Sitzung am 7. Juli 1905) ging in seinem Gutachten über diesen Vorschlag hinaus und befürwortete für Getreide und Hülsenfrüchte als Saatgut eine Ermäßigung der Fracht für Stückgutsendungen um

50 % und die Frachtberechnung für Wagenladungen nach Spezialtarif III und zwar nicht nur im Versand von anerkannten Saatgutzüchtern (im Abfertigungswege), sondern auch (im Erstattungswege gegen Verwendungsbescheinigung) von allen anderen Versendern. Anerkannt sollten nicht nur die Züchter von Elitesaaten, sondern auch solche Saatgutwirtschaften werden, die Qualitätssaatgut durch Absaat planmäßig gewinnen. Für Kartoffeln, Klee-, Gras- und Futtersaaten wurde eine Ermäßigung nicht befürwortet.

Der Landeseisenbahnrat ging davon aus, daß die Verwendung guten und geeigneten Saatgutes und ein häufigerer Saatenwechsel auf die Erträgnisse von hoher Bedeutung sei und die Begünstigung des Bezuges von Saatgut besonders für den kleinen Landwirt neben dem materiellen Vorteil auch einen nicht zu unterschätzenden Anreiz zur Verwendung guten Saatgutes bieten würde.

Die Bestimmungen wurden nach dem Vorschlage des Landeseisenbahnrats auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen zunächst als Ausnahmetarif durchgeführt, sind aber vom 1. April 1907 an in den allgemeinen deutschen Eisenbahngütertarif übernommen worden.

Eine vom Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 6. und 7. Dezember 1907 befürwortete Ergänzung der Anwendungsbedingungen ist für das in fremder Wirtschaft vom Züchter gebaute Saatgut am 1. April 1908 durchgeführt worden.

3. Futtermittel (auch Futtermehl und Kleie).

Bei den Frachtsätzen landwirtschaftlicher Futterstoffe, mit denen sich der Landeseisenbahnrat häufiger beschäftigt hat, handelte es sich um Einreihung neuer Futtermittel in die entsprechende Tarifklasse, um Frachtermäßigung für bereits im Verkehr befindliche Stoffe sowie um Änderungen in der Fassung der Tarife. So wurde im Jahre 1887 die Aufnahme von getrockneten Malztrebern und von Futtermitteln aus Reisabfällen (mit Kleie vermengt), 1888 Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie in den Spezialtarif II empfohlen. Später wurden Griebenkuchen (1890), Fleischfuttermehl (1891), Maiskuchen und Maiskuchenmehl, Melassefutter (1893), Erbsenschalen, Erdnußschalen (1896) in denselben Spezialtarif, Melasse zu Futterzwecken und Melassefutter, gemahlene Preßrückstände (1896), Hirseschalen (1899), Gerstenschalen (1900) in den Spezialtarif III versetzt. Ablehnend hat sich der Landeseisenbahnrat ausgesprochen gegen Anträge auf Versetzung von Rizinuskuchen und Rizinus-

kuchenmehl in den Spezialtarif III (1886), Hülsenmehl (gemahlene Haferspreu), Erdnußschalen und Erdnußschalenkleie in den Spezialtarif II (1891 und 1894), Maismehlabfall (1892) und Peptonfutter (1902) in den Spezialtarif III. Über die Tarifierung von Schlempe ist wiederholt beraten worden und zwar befürwortete der Landeseisenbahnrat im Jahre 1888 eine klarere Fassung der betreffenden Tarifstelle, im Jahre 1891 die Einreihung aller trockenen Schlempen in den Spezialtarif II, der nassen in den Spezialtarif III und 1899 die Tarifierung aller Schlempen (trockenen und nassen) nach dem Spezialtarif III. Den Gutachten des Landeseisenbahnrats ist in allen diesen Fällen beigetreten worden.

Im Jahre 1890 stand im Landeseisenbahnrat die Versetzung sämtlicher Futtermittel des Spezialtarifs II in den Spezialtarif III zur Verhandlung. Der im Bezirkseisenbahnrate Bromberg angenommene Antrag war von der ständigen Tarifkommission nicht befürwortet worden, weil die Futtermittel des Spezialtarifs II — hauptsächlich Kraftfuttermittel — ihrem Wert entsprechend richtig tarifiert seien und weil für den Hauptartikel Kleie durch eine allgemeine Frachtverbilligung die Einfuhr vom Auslande zum Nachteil der inländischen Müllerei begünstigt werden würde. Der Landeseisenbahnrat schloß sich diesem Votum nicht an, empfahl vielmehr eine Zurückverweisung an die ständige Tarifkommission, weil sich herausgestellt hatte, daß auch innerhalb des Müllereigewerbes die Ansichten über eine Schädigung seiner Interessen geteilt waren. Die ständige Tarifkommission war wiederum für Ablehnung und bei der nochmaligen Verhandlung im Dezember 1891 trat der Landeseisenbahnrat diesem Votum bei. Auch der deutsche Landwirtschaftsrat hatte von einer Befürwortung abgesehen. Ein neuer Antrag, „Kleie, Ölkuchen, Ölkuchenmehl, getrocknete Schlempe und Reisfuttermehl in den Spezialtarif III zu versetzen," wurde am 12. Dezember 1896 im Bezirkseisenbahnrat Breslau gestellt und von diesem befürwortet. Fast gleichzeitig beantragte der Westfälische Bauernverein, alle Futtermittel, ausgenommen Kleie, in den Spezialtarif III aufzunehmen. Den gleichen Antrag, jedoch einschließlich Kleie, stellte 1897 der Verein deutscher Großhändler in Dünge- und Kraftfuttermitteln. Die Angelegenheit kam dadurch zur erneuten Verhandlung in der ständigen Tarifkommission. Diese anerkannte nunmehr, daß eine allgemeine Verbilligung der Fracht für Futtermittel im Interesse der Vermehrung der inländischen Viehhaltung angesichts der bedeutenden und noch zunehmenden Einfuhr von Fleisch und Vieh vom Auslande zur Erhaltung des Nationalvermögens und um die Volksernährung

vom Auslande möglichst unabhängig zu machen, angezeigt sei. Der Landeseisenbahnrat trat dieser Auffassung mit großer Mehrheit bei. Die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat im Dezember 1898 die Versetzung der nach Spezialtarif II tarifierenden landwirtschaftlichen Futtermittel, in der Hauptsache Ölkuchen, Ölkuchenmehl, Melassefutter, getrocknete Malztreber, Maiskuchen und Maiskuchenmehl, Reisabfälle, Schlempen aller Art, ungereinigten Rübensirup, Fleischfuttermehl, Griebenkuchen und Kleie in den Spezialtarif III beschlossen. Am 1. April 1899 ist diese Tarifänderung eingeführt worden.

Eine besondere Behandlung erfuhren die Futtermehle. Die von den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft im Jahre 1900 beantragte Versetzung von Futtermehl aus Spezialtarif I in III wurde vom Landeseisenbahnrat nicht befürwortet in der Erwägung, daß eine Unterscheidung von Back- und Futtermehl sehr schwierig sei und eine billigere Beförderung von Futtermehl zu unrichtigen Inhaltsbezeichnungen bei Aufgabe von Backmehlen in betrügerischer Absicht führen könnte. Dagegen befürwortete der Landes-Eisenbahnrat in der Sitzung am 13. Dezember 1901 die Streichung der Bezeichnung „Futtermehl" in der Tarifstelle „Mühlenfabrikate" des Spezialtarifs I. Nach der Durchführung ergab sich bald der Übelstand, daß sowohl Futter- als auch Backmehle als „Kleie" aufgegeben wurden. Durch die Vervollkommnung der Mühlentechnik war eine Reihe von Zwischenprodukten zwischen reinem Mehl und Kleie entstanden, so daß eine feste Grenze nicht mehr zu ziehen war. Nachdem bereits die ständige Tarifkommission in langwierigen Verhandlungen — auch mit Sachverständigen — eine völlige Trennung der Begriffe in einer für den Abfertigungsdienst geeigneten Weise nicht herbeizuführen vermocht hatte, auch die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Feststellungsmethoden (nach dem Aschengehalt, nach Grenztypen, nach dem Siebverfahren u. a.) sich nicht als anwendbar oder ausreichend herausgestellt hatten, beschäftigte sich der Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 6. und 7. Dezember 1907 wiederum eingehend mit der Frage. Er befürwortete schließlich den Vorschlag der ständigen Tarifkommission, wonach als die Begriffsbestimmung der Kleie genauer gefaßt werden sollte und zwar dahin, daß als Kleie ein Mühlenerzeugnis anzusehen sei, das überwiegend aus Schalen- und Hülsenteilen bestehe. Im Zweifel solle bei Weizen- und Roggenkleie allgemein eine Denaturierung zur Erlangung der niedrigeren Tarife gestattet sein. Diesem Gutachten entsprechend ist der Tarif mit Wirkung vom 1. April 1908 ab geändert worden.

4. Holz und Holzwaren der Spezialtarife I—III.

Unter der Bezeichnung „Holz und Holzwaren" sind in der Güterklassifikation verschiedenartige hierhin gehörige Güter untergebracht. Der Landeseisenbahnrat hat mehrfach darüber beraten, ob diese Fassung richtig oder nach den Bedürfnissen des Verkehrs zu ändern sei. Besonders oft wurde über die Tarifierung von Grubenholz verhandelt. In der Sitzung am 13. Dezember 1889 handelte es sich um die Frage, ob bei der Frachtberechnung der „zu Grubenzwecken bestimmten" Hölzer nach Spezialtarif III zu verlangen sei, daß der angegebene Verwendungszweck auch tatsächlich erfüllt werde. Da eine Kontrolle darüber nicht angängig erschien, waren Änderungen in der Fassung (statt: „zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer" zu setzen „Hölzer von der Art, wie sie in Gruben Verwendung finden") und die Beschränkung auf bestimmte Höchstmaße vorgeschlagen. Der Landeseisenbahnrat hat diese Änderungen in Übereinstimmung mit der ständigen Tarifkommission nicht empfohlen. Ein Antrag, das Grubenholz, dessen zulässige höchste Länge bei Tarifierung nach Spezialtarif III bis dahin 6 m betrug, auch bis 7 m Länge zuzulassen, wurde in der Sitzung des Landeseisenbahnrats am 16. Dezember 1898 abgelehnt. Die Zulassung längerer Hölzer als solcher von 6 m war besonders vom niederschlesischen Grubenrevier angestrebt worden, das wegen der verschiedenen Mächtigkeit der dortigen Flöze lange Hölzer beziehen und an Ort und Stelle auf die nötige Länge zurechtschneiden muß. Dagegen hatten sich Bedenken geltend gemacht, daß die Begünstigung der Einfuhr galizischer Hölzer die einheimische Forstwirtschaft schädigen würde, während die Begünstigung der Ausfuhr westdeutscher Grubenhölzer nach dem belgischen Kohlenrevier den westfälischen Bergbau benachteilige. — Aus Anlaß von Mißbräuchen wurde bald darauf von den Eisenbahnverwaltungen angeregt, den Begriff „Grubenholz" bestimmter zu umgrenzen, und von der ständigen Tarifkommission folgende Fassung vorgeschlagen: „Folgende zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer: Rundhölzer bis 20 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 7 m Länge, ferner Schwarten" usw. Es sollte versucht werden, durch diese Fassung den verschiedenen, bei der Tarifierung von Grubenholz beteiligten Interessen gerecht zu werden. In der Verhandlung des Landeseisenbahnrats am 13. Dezember 1901 traten wiederum Interessen-Gegensätze hervor. Es wurde besonders von niederschlesischer Seite aufs neue die Notwendigkeit betont, Hölzer von 7 m Länge zuzulassen. Die Beschränkung der Zopfstärke

wurde von anderer Seite deswegen für notwendig erklärt, weil sonst stärkere Hölzer, die zu anderen Zwecken Verwendung finden, mißbräuchlich als Grubenholz aufgegeben werden würden. Der Landeseisenbahnrat empfahl schließlich die Beibehaltung der bisherigen Fassung. Diesem Gutachten ist die Staatsregierung nicht beigetreten, vielmehr ist die von der ständigen Tarifkommission beantragte Fassung am 1. April 1902 durchgeführt und den Wünschen des westlichen Bergbaues bald darauf durch einen Ausnahmetarif Rechnung getragen worden.

Eine Festsetzung des Höchstdurchmessers für Rundholz des Spezialtarifs III stand in der Sitzung des Landeseisenbahnrats am 4. und 5. Dezember 1891 zur Beratung, und zwar aus Anlaß von Beschwerden süddeutscher Sägemüller und Langholzhändler. Diese Beschwerden erwiesen sich als nicht berechtigt, weshalb die Tarifänderung vom Landeseisenbahnrat nicht befürwortet wurde.

Die Tarifierung außereuropäischer Hölzer beschäftigte den Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 28. und 29. November 1884. Es handelte sich um Klarstellung der Frage, ob außereuropäische Holzarten auch dann nach Spezialtarif I zu tarifieren sind, wenn sie vereinzelt in europäischen Gärten, Parks usw. angepflanzt werden. Die von der ständigen Tarifkommission vorgeschlagene Fassung („Holz von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlags in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft sind z. B." usw.) wurde vom Landeseisenbahnrat zur Annahme empfohlen und am 1. April 1885 eingeführt.

Im Jahre 1895 hatte die ständige Tarifkommission vorgeschlagen, diese Fassung zu beseitigen und die nach Spezialtarif I abzufertigenden Holzsorten einzeln namentlich aufzuführen. Von Interessenten war beansprucht worden, amerikanisches Eichenholz, Pitchpine- (Pechkiefer-), Yellowpine- (gelbe Kiefer-), Nußbaum- und Zypressenholz, das gegenüber dem Bezuge aus europäischen Ländern tarifarisch zurückgesetzt sei, nach Spezialtarif II zu verfrachten, zumal von Laien wahrnehmbare Unterschiede zwischen Eichen-, Kiefern- usw. Holz des betriebsgemäßen Einschlags der mittel- und solchem der außereuropäischen Forst- und Landwirtschaft nicht vorhanden seien. Das wirtschaftliche Bedürfnis einer Detarifierung außereuropäischer Hölzer dieser Art war von der ständigen Tarifkommission nicht anerkannt worden und durch die vorgeschlagene namentliche Aufführung der Holzsorten sollte ihre Tarifierung nach Spezialtarif II ausdrücklich ausgeschlossen werden. Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats erachtete die Notwendigkeit einer solchen Änderung

jedoch nicht für dargetan, sondern befürwortete lediglich, in der bestehenden Fassung das Wort „Sorten" in „Arten" abzuändern, in der Auffassung, daß damit der Ausschluß der in außereuropäischen Ländern heimischen Hölzer genügend zum Ausdruck komme. Der Landeseisenbahnrat selbst lehnte in der Sitzung am 13. und 14. Dezember 1895 eine Änderung der Fassung überhaupt ab. Diesem Gutachten gemäß wurde von der Durchführung des Antrages der ständigen Tarifkommission zwar abgesehen, die Bezeichnung „Sorten" jedoch später nach Befürwortung durch den Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 13. Dezember 1901 mit Gültigkeit vom 1. April 1902 in „Arten" geändert.

In der Verhandlung am 28. und 29. November 1884 beriet der Landeseisenbahnrat über einen Antrag der ständigen Tarifkommission, eine Position Holzwaren in die Güterklassifikation (Spezialtarife I und II) aufzunehmen. Seiner Befürwortung entsprechend erfolgte die Aufnahme am 1. April 1885 in der Weise, daß (mit Ausnahme der zur allgemeinen Wagenladungsklasse gehörigen Fourniere, fournierten Möbel und Möbelbestandteile sowie Holzwaren mit ausgelegter oder Schnitzarbeit) dem Spezialtarif I alle gebeizten, gefärbten, gefirnißten, lackierten, polierten, versilberten und vergoldeten Holzwaren (auch in Verbindung mit unedlen Metallen), dem Spezialtarif II alle übrigen Holzwaren zugewiesen wurden. Änderungen der Fassung dieser Positionen wurden nach Befürwortung des Landeseisenbahnrats in den Sitzungen am 9. Dezember 1887, am 4. und 5. Dezember 1891, 1. Juli 1895, 26. Juni 1896 und 13. Dezember 1901 durchgeführt, denen zufolge im allgemeinen Holzwaren aus Hölzern der zum Spezialtarif I gehörigen Arten dem Spezialtarif I, aus Hölzern des Spezialtarifs II sowie Parkettbodenteile dem Spezialtarif II, neue leere Kisten, Schachteln und Holzlättchen-Deckengewebe dem Spezialtarif III eingereiht worden sind.

Die weiteren Beratungen über die Tarifierung von Hölzern und Holzwaren (Stäbe und Brettchen; vollkantige, zu Grubenzwecken bestimmte Bretter; Reifholz und Weiden; Schirr- und Werkholz; Faßdauben und Fußbodenteile usw.) sind von geringerer Wichtigkeit.

5. Felle und Häute.

Im Jahre 1888 beantragte der Börsenverein der Häute-, Fell- und Lederbranche für Rheinland-Westfalen unter Hinweis auf die schwierige Lage der Lederindustrie und die günstigere Tarifierung anderer gleich- oder höherwertiger Artikel die Versetzung der rohen Häute und Felle in den Spezial

tarif I. Da ein wirtschaftliches Bedürfnis für diese mit erheblichen Einnahmeausfällen verbundene Maßnahme nicht nachgewiesen war und sie Verschiebungen in den Gewinnungs- und Absatzverhältnissen der Lederindustrie und des Fellhandels zur Folge gehabt hätte, so empfahl die ständige Tarifkommission die Ablehnung des Antrages. Der Landeseisenbahnrat trat diesem Gutachten bei. Aus ähnlichen Erwägungen sind 1892 der gleiche Antrag des genannten Börsenvereins und ein auf Versetzung der rohen gesalzenen Felle und Häute in den Spezialtarif I gerichteter Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgelehnt worden. Im Jahre 1896 wurde, teilweise über die früheren Anträge hinausgehend, von dem Verein deutscher Gerber, der Sachverständigenkommission der Berliner Lederindustriellen und der Handelskammer Hannover die Versetzung der trockenen Häute und Felle in den Spezialtarif I und der gesalzenen in den Spezialtarif II verlangt und zur Begründung geltend gemacht, daß es unbillig sei, die schweren gesalzenen Häute auf der Eisenbahn ebenso teuer zu fahren wie die einen größeren Laderaum beanspruchenden leichten trockenen. Nach längeren Verhandlungen wurde von der ständigen Tarifkommission im Jahre 1897 ein Kompromißantrag angenommen, der dahin ging, rohe, grüne und gesalzene sowie getrocknete Felle und Häute in den Spezialtarif I zu versetzen. Diesem Vorschlage hat der Landeseisenbahnrat zugestimmt. Der weitergehende Antrag auf Einreihung der gesalzenen Felle und Häute in den Spezialtarif II wurde abgelehnt und dieses ablehnende Gutachten auch im Jahre 1906 gegenüber dem vom Ausschuß der Verkehrsinteressenten gestellten gleichen Antrage aufrecht erhalten. Die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen hat nach diesen Vorschlägen beschlossen.

6. Papier.

Nach der Klassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teils I, von 1879 gehörten „Packpapier, grobes, und Strohpackpapier, auch geklebte Tüten in verschnürten Packen und Ballen" dem Spezialtarif I, alle übrigen Papiersorten den allgemeinen Wagenladungsklassen an. Bei dem Mangel einer Begriffsbestimmung für Packpapier, eines leichten und zuverlässigen Unterscheidungsmerkmals zwischen grobem und feinem Packpapier und infolge fortgesetzter Vermehrung der Papiersorten mit der fortschreitenden Vervollkommnung der Papierfabrikation ergaben sich bei der Tarifanwendung oft Meinungsverschiedenheiten, die wiederholte Änderungen und Ergänzungen des Tarifs

notwendig machten. Die Änderungsvorschläge im Jahre 1884 bezweckten in der Hauptsache eine Detarifierung anderer, dem Packpapier im Werte nahestehender Papiere, namentlich des ordinären Druckpapiers. Sie fanden weder die Zustimmung der ständigen Tarifkommission noch die des Landeseisenbahnrats. Letzterer erkannte die Verbesserungsbedürftigkeit des Tarifs für Papier an, erachtete aber die Angelegenheit noch nicht für genügend geklärt. Später (1887) wurde von der ständigen Tarifkommission die Gewährung des Spezialtarifs I für einzelne billigere Papiersorten, als Packpapiere — Strohpapier, Schrenzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier und die aus diesen Papieren gefertigten Tüten — ferner für farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen, für Dachdeckpapier und zur Förderung des Ausfuhrverkehrs für Papier aller Art im Falle der Ausfuhr vorgeschlagen. Der Landeseisenbahnrat trat diesem Vorschlage bei. Ebenso empfahl er die Aufnahme von Bastpapier und Hülsenpapier (1889) sowie Papierhülsen (1903) in den Spezialtarif I und von Papier aller Art zur Ausfuhr (1899) in den Spezialtarif II. Von der Vergünstigung des Spezialtarifs II für Ausfuhrpapier waren Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier usw. ausgenommen, weil bei ihnen das Papier nicht den wesentlichen Bestandteil bildet. Ablehnende Gutachten hat der Landeseisenbahnrat für die Versetzung von Butterpapier (1889), Holzstoffpapier zum Bekleben (1903) und namentlich für die vom Verein Deutscher Papierfabrikanten wiederholt (1897/8 und 1903) gewünschte Versetzung von Papier aller Art (mit Ausnahme von Papier in Kisten) in den Spezialtarif I abgegeben.

Für die ablehnende Stellung gegenüber den Anträgen des Vereins war besonders die Erwägung maßgebend, daß ein wirtschaftliches Bedürfnis für eine mit erheblichen Frachtausfällen verbundene allgemeine Ermäßigung nicht nachgewiesen sei und Verschiebungen in den Absatzverhältnissen zwischen den östlichen und westlichen Papierfabriken sowie weitere Anträge auf Versetzung der billigeren Papiersorten in den Spezialtarif II nicht ausbleiben würden. Um den Schwierigkeiten, die sich vor allem aus der Bezeichnung Packpapier, Holzstoffpapier, Holzzellstoffpapier ergaben, nach Möglichkeit vorzubeugen, wurde nach längeren Verhandlungen in der ständigen Tarifkommission eine Änderung des Tarifs dahin vorgeschlagen, die bisherige Spezialisierung der Packpapiere fallen zu lassen und in den Tarif nur „Packpapier“ mit einer diesen Begriff erläuternden Bemerkung aufzunehmen. Unter Packpapier soll danach alles Papier verstanden werden, das hauptsächlich zu Verpackungen, auch nach weiterer Verarbeitung, ver-

wendet wird. Diesem Vorschlage, durch den neben dem Holzstoffpackpapier auch Holzzellstoffpackpapier in den Spezialtarif I verwiesen wurde, hat der Landeseisenbahnrat zugestimmt.

Den gutachtlichen Äußerungen des Landeseisenbahnrats ist die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen überall beigetreten.

7. Eisen und Stahl der Spezialtarife I bis III.

Die Tarife für Eisen und Stahl fand der Landeseisenbahnrat nach dem Grundsatz geordnet vor, daß im großen und ganzen zugeteilt waren dem Spezialtarif I die fertigen Waren, dem Spezialtarif II die halbfertigen Waren und dem Spezialtarif III das Roheisen, Halbzeug, Bruch- und Alteisen. (Für Eisenerz, gleichfalls im Spezialtarif III aufgeführt, bestehen eine Reihe niedrigerer Ausnahmetarife). Die Mitwirkung des Landeseisenbahnrats erstreckte sich auf Änderungen und Ergänzungen der Klassifikation. Von wichtigeren Gegenständen, deren Stellung im Tarif der Landeseisenbahnrat begutachtet hat, seien erwähnt:

grobe Gußwaren, Schiffsketten und Kochherdplatten (Sitzung vom 5. Juni 1886),
Alt- und Abfalleisen (Sitzung vom 7./8. Dezember 1888),
Gegenstände zum Telegraphen- und Telephonbau (Sitzung vom 7. Juli 1893),
grobe Fassonstücke (Sitzung vom 16. Juni 1899),
landwirtschaftliche Maschinen und Geräte (Sitzung vom 13. Juni 1902),
gebrauchte Dampfpflüge und Dreschmaschinen nebst Zubehör (Sitzung vom 4. Dezember 1902).

Eine von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen in Übereinstimmung mit dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten vorgeschlagene neue Fassung der Eisenklassifikation (im wesentlichen Verbesserung und Erweiterung der früheren Fassung mit Beigabe eines Verzeichnisses von Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II) wurde vom Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 13. Dezember 1901 befürwortet.*)

*) Das Verzeichnis von Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II wurde in den am 1. April 1902 in Kraft getretenen Teil I B des deutschen Eisenbahngütertarifs und zwar in den Anhang „Alphabetisches Verzeichnis" aufgenommen.

Für Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs I war ein Verzeichnis bereits infolge Beschlusses der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 30./31. Oktober 1878 den Abfertigungsstellen zugefertigt worden; seit dem 1. Februar 1883 erscheint es im Teil I des Gütertarifs als Anhang zur Güterklassifikation.

C. Ausnahmetarife.*)

Über die Grundsätze für Gewährung von Ausnahmetarifen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landeseisenbahnrat in einem Schreiben vom 30. Oktober 1884 bei Vorlage des ersten Verzeichnisses der damals geltenden Ausnahmetarife folgende Mitteilungen gemacht:

„Die Ausnahmetarife sind zu einem großen Teil zur Schonung bestehender Verhältnisse von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung aus älteren Tarifen übernommen oder durch die abweichende Tarifbildung konkurrierender Bahnen oder Wasserstraßen veranlaßt.

Außerdem sind neue Ausnahmetarife in solchen Fällen bewilligt worden, in denen wichtige wirtschaftliche Interessen des Reichs, des Landes oder einzelner Landesteile eine Ausnahme von der regelmäßigen Tarifbildung erforderlich machten.

Dies ist insbesondere geschehen:

1. zur Förderung der gewerblichen oder landwirtschaftlichen Produktion durch erleichterte Zufuhr notwendiger Roh- oder Hilfsstoffe;
2. zur Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirken des Inlandes, sowie — in besonders bemerkenswertem Grade — zur Erleichterung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse in das Ausland;
3. zur Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze — namentlich der deutschen Seehäfen — gegen die Konkurrenz fremder Plätze;
4. zur Unterstützung einheimischer Verkehrsanstalten — insbesondere der Staatseisenbahnen — gegen die Konkurrenz fremder Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Was insonderheit den Verkehr mit dem Auslande anlangt, so ist durch die Erlasse vom 21. Februar und 23. April 1878 die

*) Die Einheitssätze sind in der Regel abgekürzt bezeichnet. So ist die Abkürzung „Bis 350 km 2,2 + 7; darüber + 1,1“ zu lesen: Bis 350 km 2,2 Pf. Streckensatz für 1 tkm + 7 Pf. Abfertigungsgebühr für 100 kg; über 350 km 1,1 Pf. Streckensatz für 1 tkm anzustoßen an den Satz für 350 km.

Genehmigung des Ministers zur Einführung von Differentialtarifen für fremde Erzeugnisse ausdrücklich und grundsätzlich an die Voraussetzung geknüpft, daß

entweder eine Benachteiligung inländischer wirtschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen ist,

oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft für die beantragte Ermäßigung der Tarife sprechen."

Der Landeseisenbahnrat hat sich wiederholt dahin ausgesprochen, daß er diese Grundsätze für richtig halte. In weitestem Umfange ist er mittätig gewesen bei Prüfung von Anträgen auf Gewährung neuer oder auf Beseitigung und Änderung bestehender Ausnahmetarife. Diese Verhandlungen haben den günstigen Erfolg gehabt, daß das ganze Land über die wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung der Ausnahmetarife unterrichtet bleibt; daß es sich überzeugen kann, wie diese oft tief in das wirtschaftliche Leben einschneidenden Tarife nur nach eingehender Prüfung aus streng sachlichen Erwägungen da aufgestellt werden, wo sie öffentlichen Interessen entsprechen. Nichts hat so sehr dazu beigetragen, die in den früheren Zeiten des Privatbahnsystems gegen die Ausnahmetarife (Differentialtarife) der Eisenbahnen bestehenden Bedenken zu zerstreuen, als diese geschäftliche Behandlung.

Eine Besprechung aller Ausnahmetarife, bei denen der Landeseisenbahnrat mitgewirkt hat, würde viel zu weit führen. Auch in diesem Abschnitt sind daher nur einige besonders wichtige Tarife besprochen, die teils für alle Zweige des wirtschaftlichen Lebens, teils für einzelne Gruppen (Landwirtschaft, Handel, Gewerbetätigkeit) von größerer Bedeutung gewesen sind. Eine strenge Scheidung der Ausnahmetarife nach ihren Wirkungen auf die einzelnen Wirtschaftsgebiete ist nicht wohl möglich. Ebensowenig lassen sich die Tarife nach den Zwecken genau einteilen, die mit ihnen verfolgt werden sollen. Bei den meisten kommen entweder alle oder wenigstens einige der Erwägungen in Betracht, die nach der oben wiedergegebenen Mitteilung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für die Genehmigung von Ausnahmetarifen bestimmend sein müssen.

1. Rohstofftarif und dessen Ausdehnung.

Als der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 7./8. Dezember 1888 über die Gleichstellung der Abfertigungsgebühren auch der Spezialtarife auf

den westlichen und östlichen Staatsbahnen*) verhandelte, hatte, wie bereits oben bemerkt, die Eisenbahnverwaltung auf die wirtschaftlichen Bedenken hingewiesen, die der baldigen Durchführung einer solchen Maßnahme entgegenstanden, und eine umfassendere Lösung der Frage in Aussicht gestellt.

Sie suchte diese durch eine allgemeine gleichmäßige Herabsetzung der Frachtsätze für die wichtigsten geringwertigen Massengüter der niedrigsten Tarifklasse zu erreichen.

Schon im Jahre 1889 wurde dem Landeseisenbahnrat der Entwurf eines derartigen Ausnahmetarifs für geringwertige Massengüter vorgelegt. Diesem Tarif lag eine für alle Entfernungen gleiche ermäßigte Abfertigungsgebühr von 7 Pf. für 100 kg und ein Streckensatz von 2,2 Pf. für 1 tkm für Entfernungen bis 350 km mit Anstoß von 1,4 Pf. für weitere Entfernungen zugrunde. Der Ausnahmetarif sollte zunächst für Erde, Sand, Kies, Ton usw., geringwertige Düngemittel, Rüben und Kartoffeln gelten. Die an und für sich erwünschte Aufnahme von Brennstoffen und Erz hielt die Eisenbahnverwaltung vorläufig nicht für angezeigt. Angesichts der damaligen ungewöhnlichen Entwickelung der wirtschaftlichen Verhältnisse, namentlich auf dem Gebiete der Montanindustrie, erschien ihr eine so beträchtliche Änderung der diese Industrie berührenden Tarife solange bedenklich, als nicht die wirtschaftliche Bewegung wieder in ruhigere Bahnen einlenkte. Der Tarifentwurf wurde in der Sitzung des Landeseisenbahnrats vom 11. Oktober 1889 gebilligt.

Nachdem der Rohstofftarif zunächst für die genannten Güter am 1. Januar 1890 in Kraft getreten war, hatte der Landeseisenbahnrat sich noch in demselben Jahre (in der Sitzung vom 13. Juni 1890) mit einem Antrage der Mitglieder Haurand, v. Plotho u. a. auf Aufnahme von Braunkohle, Brennholz und Torf in den Rohstofftarif zu beschäftigen. Die Antragsteller wiesen darauf hin, daß die gegen die baldige Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe erhobenen Bedenken nur für Steinkohlen zuträfen. Die Mehrheit des Landeseisenbahnrats sprach sich jedoch gegen den Antrag aus, weil eine getrennte tarifarische Behandlung der verschiedenen Brennstoffe nicht angängig erscheine, für eine allgemeine Aufnahme der Brennstoffe in den Rohstofftarif aber die wirtschaftlichen Verhältnisse der Kohlen- und Eisenindustrie noch nicht genügend geklärt seien.

*) Vergl. S. 23.

Die ungewöhnliche Bewegung auf dem Kohlen- und Eisenmarkt ließ bereits im Laufe des Sommers 1890 nach. Die Eisenbahndirektionen in Breslau und Cöln (rechtsrh.) wurden daher beauftragt, unter Anhörung der Bezirkseisenbahnräte Breslau und Cöln die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe, auf Erze aller Art sowie ferner auf Kalksteine zu prüfen. Bei der Beratung der Angelegenheit in den beiden Bezirkseisenbahnräten begegnete die Aufnahme aller Brennstoffe in den Rohstofftarif zum Teil Bedenken. Die Vertreter der kleineren Kohlenreviere des Westens befürchteten von der Maßnahme eine Schädigung ihrer Interessen, weil der Tarif für kürzere Entfernungen geringere Frachtermäßigungen gewähre, als sich für den Versand der rheinisch-westfälischen Zechen auf weitere Entfernungen ergeben würden. Aus gleichen Erwägungen befürchteten die Vertreter der niederschlesischen Kohlenindustrie im Bezirkseisenbahnrat Breslau wesentliche Wettbewerbsverschiebungen für den niederschlesischen zum Vorteil des oberschlesischen Kohlenbezirks und forderten, daß die bisherigen Frachtunterschiede zwischen ober- und niederschlesischer Kohle durch Ausnahmetarife aufrecht erhalten würden. Die Mehrheit beider Bezirkseisenbahnräte befürwortete die allgemeine Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe und Erze aller Art und auf Kalksteine, der Bezirkseisenbahnrat Cöln weiterhin auch auf gebrannten Kalk.

Der Landeseisenbahnrat anerkannte in der Sitzung vom 22. Mai 1891, daß nunmehr die wirtschaftlichen Verhältnisse der Kohlen- und Montanindustrie einer Erweiterung des Rohstofftarifs nicht mehr hindernd im Wege stünden. Zwar wurde auch bei seinen Verhandlungen von verschiedenen Seiten der Besorgnis Ausdruck gegeben, daß im Falle der Aufnahme der Brennstoffe in den Rohstofftarif Verschiebungen in den Wettbewerbsverhältnissen zu ungunsten einzelner Gebiete, so z. B. des mitteldeutschen Braunkohlengebiets und insbesondere der niederschlesischen Gruben, eintreten könnten. Es wurde daher für diese Gebiete ein Ausgleich durch besondere Ausnahmetarife verlangt. Der Landeseisenbahnrat hielt es jedoch nicht für angezeigt, auf diese Sonderwünsche einzugehen, und befürwortete die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe und Erze aller Art. Dagegen sprach er sich sowohl gegen die Aufnahme von Kalksteinen als auch von gebranntem Kalk in diesen Ausnahmetarif aus.

Wesentlich aus Bedenken finanzieller Art konnte die mit erheblichen Frachtausfällen verbundene Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe erst am 1. April 1897 durchgeführt werden. Für Erze des Spezialtarifs III wurde der Rohstofftarif am 1. September 1897 in Geltung gesetzt.

Auf Befürwortung des Landeseisenbahnrats wurde im Jahre 1897 Torfstreu und Torfmull, im Jahre 1906 Heu und Stroh in den Rohstofftarif aufgenommen.

2. Düngemittel.

Nachdem der Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 25. und 26. Juni 1886 Anträge auf Frachtermäßigung für Kainit und rohe Kalisalze und für Mergel zu befürworten Anstand genommen hatte, weil Untersuchungen darüber im Gange waren, ob nicht eine allgemeine Detarifierung aller Düngemittel des Spezialtarifs III herbeizuführen sei, wurde diese letztere Frage seiner Begutachtung in der Sitzung am 7. und 8. Dezember 1888 unterbreitet. Er trat den Ausführungen in der Vorlage des Ministers der öffentlichen Arbeiten und der Auffassung seines Ausschusses dahin bei, daß es nicht angängig sein würde, für alle Düngemittel ohne Unterschied Frachtermäßigungen einzuführen, da die große Mehrzahl der wertvolleren Düngemittel eine ausreichend günstige Frachtstellung genieße, ferner Vorkommen, Preis, Nutzwert, Verwendungsmenge, Transportfähigkeit und Transportlänge der Düngemittel sehr verschieden seien, viele auch zu anderen, gewerblichen Zwecken Verwendung fänden; es sei daher zweckmäßig, die Tarifherabsetzung verschieden zu bemessen für solche Düngemittel, die, wie Kalisalze, nur an einer Stelle des Landes gefunden und von dort zum Teil auf weite Entfernungen bezogen werden müßten, und für solche, die, wie Mergel und Düngekalk, örtlich in größeren Massen verwendet werden müßten, um eine Wirkung zu erzielen. Auch eine Ermäßigung für Thomasmehl sei zu erwägen, das zum größten Teile von Rheinland-Westfalen bezogen würde. Besonderer Rücksicht schien dabei — der weiten Entfernungen wegen — die Provinz Ostpreußen wert, für deren Sand- und Moorflächen die Verwendung nicht nur von Kali, sondern auch von Thomasmehl wichtig sei.

Das Ergebnis der vom Landeseisenbahnrate vorgenommenen Prüfung war die am 1. März 1889 erfolgte Einführung ermäßigter Ausnahmetarife

a) für rohe Kalisalze vom Magdeburger Bezirk auf Entfernungen von 350 km und mehr nach einer bei 800 km bis auf 1,7 Pf. für das Tonnenkilometer herabgehenden Staffel,

b) für Mergel und Staubkalk zum Düngen zu den noch billigeren Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe.*)

*) Einheitssätze: 1—50 km . . . . 2,6 }
51—200 " . . . . + 1,0 } + 6
über 200 " (durchgerechnet) . 1,4 }

Am 1. Januar 1890 erfolgte die Einführung des Rohstofftarifs (vgl. S. 40ff.), in den von den Düngemitteln Thomasschlacke und andere mineralische Phosphate, rohe Kalisalze, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalksteinmehl, Gaskalk, Mergel, Schlick, Schlamm, Kehricht und Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation aufgenommen wurden. Da der Rohstofftarif niedrigere Sätze für Kali ergab, als der vorstehend unter a) bezeichnete besondere Ausnahmetarif, kam dieser in Fortfall. Der Ausnahmetarif unter b) (für Mergel und Staubkalk zum Düngen), der billiger war als der Rohstofftarif, sich aber nur auf bestimmte Versandstationen beschränkte, blieb neben dem Rohstofftarif bestehen.

Im Jahre 1893 war vom Herrenhause (Sitzung vom 23. März) und vom Abgeordnetenhause (verstärkte Budgetkommission am 25. April) zur Erhaltung und Förderung der Landeskultur und zur Hebung der Staatsbahneinnahmen die Einführung eines unter den Rohstofftarif wesentlich herabgehenden gemeinsamen Ausnahmetarifs für alle Düngemittel (Düngertarif) zur Erwägung gestellt worden.

Der Landeseisenbahnrat konnte jedoch (Sitzung vom 12. Dezember 1893) eine so allgemeine Ermäßigung ebenso wenig wie im Jahre 1888 befürworten. Ein gemeinsamer, für alle Düngemittel gleichmäßig geltender Tarif würde nach seiner Ansicht nicht so niedrig festgesetzt werden können, daß damit die für minderwertige Dungstoffe bestehenden, zum Teil außerordentlich billigen Ausnahmetarife ersetzt würden. Beim Fortfall der letzteren würden daher für geringwertige Düngemittel Frachterhöhungen eintreten, während die wertvollen, wie Peruguano, Superphosphat usw., unnötig eine Erleichterung genießen würden, die bei den geringen örtlichen Verwendungsmengen für die Landwirtschaft nicht von Wert sei und wahrscheinlich nur den Händlern zugute kommen würde. Von einer Anzahl landwirtschaftlicher Interessentengruppen waren jedoch gleichzeitig besondere Anträge auf Frachtermäßigung für Kalk (Stückkalk, Kalksteinmehl) zum Düngen und eine weitere Ermäßigung für Kalisalze, unter Umständen auch für Phosphate gestellt, die in derselben Sitzung des Landeseisenbahnrats zur Verhandlung kamen. Dieser empfahl die Einführung weiterer Ermäßigungen für rohe Kalisalze und für gebrannten Stückkalk zum Düngen. Für Thomasmehl, das in verschiedenen Teilen des Landes hergestellt, auch vom Auslande seewärts und über die Landgrenzen bezogen werde und dessen Preise von der Verkaufskonvention künstlich festgesetzt und fortwährend erhöht würden, wurde eine gleiche Frachtermäßigung

zwar für erwünscht erachtet, aber unter den obwaltenden Umständen nicht befürwortet. Für Ostpreußen wurde sie insbesondere deshalb nicht für erheblich gehalten, weil der Bezug dorthin zumeist über den billigeren Seeweg erfolge. Die in der Sitzung selbst beantragte Gleichstellung von Superphosphaten mit Thomasmehl wurde wegen der zu befürchtenden Berufungen für andere hochwertige Düngemittel, wie Peruguano, Chilesalpeter, Ammoniaksuperphosphat, vom Landeseisenbahnrat nicht empfohlen.

Infolge dieses Gutachtens traten am 15. Januar 1894 neue allgemeine Ausnahmetarife in Kraft

1. für rohe Kalisalze, kalziniertes Düngesalz und konzentrierten Kalidünger (Einheiten: 1—200 km 2,2; 201—350 km + 1,8; über 350 km + 1,0; + 7),
2. für Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und für Kalkschlamm, sämtlich zu Düngezwecken. (Einheiten: 1—50 km 2,6; über 50 km + 1,4; + 9).

Die Ausnahmetarife für Staubkalk und Mergel zum Düngen blieben daneben bestehen.

Die Frage der Tarifermäßigung für Thomasmehl wurde aber bald darauf von neuem angeregt und die Herabsetzung der Fracht auf die Sätze des Kalitarifs mit der Begründung beantragt, daß die Fracht des Rohstofftarifs dem Absatze nach dem Nordosten, wo die Bodenverhältnisse die Verwendung des Thomasmehles besonders dringend erforderlich machten, im Wege stehe. Die Preisberechnung auf der Grundlage der von Wanne geltenden Tarife sei aufgegeben, sie erfolge nunmehr nach der Entfernung der Gewinnungsstation. Außerdem wurde versichert, daß die Frachtermäßigung nicht zum Anlaß von Preiserhöhungen genommen werden solle. Der Landeseisenbahnrat sprach sich indessen nach dreimaliger Beratung (Sitzungen am 11. und 12. Dezember 1896, 10. und 11. Dezember 1897 und 16. Dezember 1898) in der dritten Sitzung schließlich wiederum gegen den Antrag aus. Es wurde geltend gemacht, daß die Preisbildung immer noch nach einer einseitig angenommenen Frachtgrundlage ab Rote Erde und Diedenhofen stattfinde und von den meist in guten wirtschaftlichen Verhältnissen befindlichen Thomasmehlfabriken eine Preisherabsetzung nicht zu erlangen gewesen sei, vielmehr von ihnen teurere Preise durchgesetzt worden wären. Die Fracht

ermäßigung würde dem einzelnen Landwirt keinen fühlbaren Vorteil bringen; nach dem Osten bleibe überdies der Seeweg immer noch billiger. Vor allem aber seien die wirtschaftlichen Verschiebungen zu Ungunsten der Superphosphatindustrie bedenklich, deren Werke, fast in allen Verbrauchsgebieten gegründet, eben deshalb in der Regel Absatz nur auf verhältnismäßig kurze Strecken hätten, so daß ihnen eine etwa zum Ausgleiche zu gewährende Ermäßigung nur wenig nützen würde. Jedenfalls müßte die Ermäßigung dann auf die Roh- und Hülfsstoffe, wie Schwefelsäure, ausgedehnt werden, für die indessen wegen der damit verbundenen sonstigen wirtschaftlichen Verschiebungen eine Detarifierung nicht in Frage kommen könne. Thomasmehl genieße bereits die Ermäßigung des Rohstofftarifs, Superphosphat müsse den Spezialtarif III bezahlen.

Inzwischen war mit Rücksicht auf die schwierige Lage der Landwirtschaft am 1. März 1895 (zunächst für 5 Jahre) eine 20 %ige Frachtermäßigung für alle Düngemittel und Rohstoffe der Kunstdüngerfabrikation gewährt worden, die, seitdem von 5 zu 5 Jahren verlängert, bis jetzt bestehen geblieben ist. Dem Landeseisenbahnrat wurde hiervon am 15. Mai 1895 Mitteilung gemacht.

In neuerer Zeit hat der Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 12. und 13. Juni 1906 über die Gewährung einer Frachtermäßigung für Düngemittel im Verkehr nach der Provinz Ostpreußen verhandelt, aus Anlaß der besonders schwierigen wirtschaftlichen Lage dieser Provinz. Er anerkannte das wirtschaftliche Bedürfnis und empfahl die in Vorschlag gebrachte weitere Frachtermäßigung für Kali und Düngekalk, befürwortete jedoch, von einer solchen für Thomasmehl und Superphosphat abzusehen, weil einer solchen Maßnahme dieselben Bedenken entgegenstehen würden, die ihn bereits in den früheren Jahren zu einer wiederholten Ablehnung derartiger Anträge bestimmt hatten, auch für beide Artikel ohnehin nur kurze Eisenbahnentfernungen in Frage kämen, für Thomasmehl von den Seehäfen, für Superphosphate von den in der Nähe gelegenen Fabriken. Die für Kali und Düngekalk befürworteten Ermäßigungen wurden am 24. August 1906 in der Weise eingeführt, daß von inländischen Gewinnungsstationen für die in Ostpreußen gelegenen Strecken an die vollen Sätze des Kali- und des Düngekalktarifs nach der ersten in Ostpreußen gelegenen Station 0,25 Pf (Kali) und 0,35 Pf (Düngekalk) für das tkm angestoßen wurden.

3. Getreide und Mühlenfabrikate (Staffel-Ausnahmetarife).

Der Landeseisenbahnrat hat wiederholt über Einführung von Staffeltarifen für Getreide und Mühlenfabrikate verhandelt. Ein in der Sitzung vom 2. Juni 1885 eingebrachter Antrag des Mitgliedes des Landeseisenbahnrats Doering: zur Hebung der Landwirtschaft in den östlichen Provinzen den auf den Strecken der ehemaligen Ostbahn bestehenden Staffeltarif (die sogenannte Ostbahnstaffel) über Berlin und Posen hinaus nach dem westlichen Deutschland und den Industriebezirken der Provinz und des Königreichs Sachsen auszudehnen, wurde zurückgezogen, da die Regierung erklärte, die Frage werde schon in den Bezirkseisenbahnräten geprüft. Die Verhandlungen dieser Beiräte zeigten scharfe Interessengegensätze zwischen den östlichen und westlichen Gebieten; nur in den Bezirkseisenbahnräten Bromberg und Breslau wurde die Maßregel befürwortet. Dieselben Gegensätze traten in den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats in der Sitzung vom 25. und 26. Juni 1886 zutage. Obgleich die ungünstige wirtschaftliche Lage der östlichen Landwirtschaft nicht verkannt wurde, lehnte der Landeseisenbahnrat die Ermäßigung mit 30 gegen 7 Stimmen ab. Die Mehrheit war der Meinung, daß sie dem Osten wenig Nutzen, den westlichen Landesteilen aber viel Schaden bringen werde. Dem gleichen Widerspruch (mit 29 gegen 10 Stimmen) begegnete ein in der Sitzung am 10. und 11. Dezember 1886 verhandelter Antrag auf Einführung ermäßigter Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate von den Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen und Schlesien nach Sachsen und Thüringen.

Einem zwei Jahre später gestellten Antrage der Mitglieder des Landeseisenbahnrats Kommerzienrat Schoeller und Genossen auf Verallgemeinerung der Ostbahnstaffeltarife für Getreide und Mehl durch Ausdehnung auf das gesamte Staatsbahngebiet lag die Absicht zugrunde, dem bei den bisherigen Anträgen hervorgetretenen Widerspruch der westlichen Landesteile dadurch zu begegnen, daß auch diesen für ihren Versand an Getreide und Mehl die gleichen ermäßigten Frachten zur Verfügung gestellt würden. Indes lehnte die Mehrheit des Landeseisenbahnrats in der Sitzung am 7. und 8. Dezember 1888 auch diesen Antrag (mit 21 gegen 10 Stimmen) ab.

Im Jahre 1891 war die Staatsregierung auf Anregung der beiden Häuser des Landtages in eingehende Untersuchungen über die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen eingetreten, die eine Herabsetzung der Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate auf weitere Entfernungen in Staffelform

haben würde. Die infolge der andauernd nassen Witterung ungünstigen Ernteaussichten und das russische Ausfuhrverbot für Roggen gaben noch vor völligem Abschluß der Erhebungen Veranlassung, zunächst versuchsweise mit dem 1. September 1891 auf den preußischen Staatsbahnen einen allgemein ermäßigten Staffeltarif für Getreide und Mühlenerzeugnisse*) einzuführen. Der Landeseisenbahnrat, der von der Einführung des Tarifs in Kenntnis gesetzt wurde, empfahl in der Sitzung am 4. und 5. Dezember 1891 seine Wiederaufhebung, sobald die Voraussetzungen für die Einführung fortgefallen seien.

In Süddeutschland und in den mittleren und westlichen preußischen Provinzen hatte der Staffeltarif lebhaften Widerspruch gefunden, weil er angeblich die dortige Landwirtschaft und Müllerei durch vermehrtes Angebot schädige. Als im Jahre 1893 der deutsch-russische Handelsvertrag abgeschlossen wurde, der den Zoll für Getreide von 7,50 ℳ auf 3,50 ℳ herabsetzte, wurde befürchtet, daß die russische Einfuhr von Getreide sich zum Nachteil der heimischen Landwirtschaft bedeutend steigern werde, da die Staffeltarife auch dem russischen Getreide zugute kommen mußten. Nachdem infolgedessen der Landeseisenbahnrat in einer außerordentlichen Sitzung vom 6. März 1894 mit Stimmenmehrheit die Wiederaufhebung des Staffeltarifs empfohlen hatte, wurde dieser am 1. August 1894 wieder außer Kraft gesetzt.

Bald nach dem Inkrafttreten des deutsch-russischen Handelsvertrages vom 10. Februar 1894, und zwar durch Gesetz vom 14. April 1894, wurde der Identitätsnachweis für die zollfreie Durchfuhr eingeführten Getreides bei der Wiederausfuhr aufgehoben. Zur Unterstützung der Wirkung dieser Maßnahme, insbesondere um sie weiteren Kreisen der östlichen Landwirtschaft nutzbar zu machen, wurde am 1. Oktober 1895 ein allgemeiner Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenerzeugnisse und Malz nach den Seehäfen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern auf Entfernungen über 101 km**) eingeführt, über den der Landeseisenbahnrat in der Sitzung am 1. Juli 1895 gehört worden war. Der Landeseisenbahnrat hatte die Maßnahme einstimmig befürwortet, jedoch mit großer Mehrheit der Absicht widersprochen, sie auf das von den Hafenmühlen bezogene Getreide, wenn es als

*) Einheitssätze: 1—200 km 4,5 | 201—300 „ +3,0 | über 300 „ +2,0 } + 12.

**) Einheitssätze: 1—101 km 4,5 | 102—400 „ +1,13 | über 400 „ +4,5 } + 12.

Mehl ausgeführt werde, auszudehnen. Später ist dieser Tarif auch auf die Ausfuhr über die Landgrenze nach Belgien, den Niederlanden, Frankreich, der Schweiz und Österreich-Ungarn und zum Teil nach Skandinavien ausgedehnt worden.

4. Stärke und andere Kartoffelfabrikate.

Vor dem Jahre 1890 bestanden für Stärke nach den Elbe-, Weser- und Ostseehäfen Ausnahmefrachtsätze, die einer einheitlichen Tarifgrundlage entbehrten. Die Unregelmäßigkeit der Tarifbildung führte zu Berufungen und Anträgen auf Frachtermäßigungen. Dem Landeseisenbahnrat wurde daher die Frage zur Begutachtung vorgelegt, ob es sich nicht empfehlen möchte, anstelle der verschiedenen einen einheitlichen Ausnahmetarif für die überseeische Ausfuhr über deutsche Häfen zu den meist niedrigeren Einheitssätzen von 3,0 + 12 einzuführen. Der Landeseisenbahnrat befürwortete dies in der Sitzung vom 13. Juni 1890, empfahl jedoch die Herabsetzung auf die Sätze des Spezialtarifs III. Die Regierung beschränkte die Ermäßigung auf den ursprünglich in Aussicht genommenen einheitlichen Tarif.

Im Jahre 1896 wurden von Interessenten die Anträge früherer Jahre auf verschiedene Tarifierung von feuchter und von trockner Stärke und auf Gewährung von Ermäßigungen für die Ausfuhr von Kartoffelstärkefabrikaten wieder aufgenommen.

Die Antragsteller wiesen darauf hin, daß die Ausfuhr zurückgegangen, die Preise gedrückt seien und namentlich die Fabrikanten in den östlichen Provinzen unter den hohen Frachten nach ihrem Absatzgebiet in der Nähe der Oder sehr litten. Im Interesse des für die Landwirtschaft sehr wichtigen Anbaues der Kartoffel bestehe das Bedürfnis für weitere Frachtermäßigungen. Zur Hebung des Absatzes der Kartoffelstärkefabrikate schlugen die Antragsteller vor, den Trockenstärkefabriken durch Versetzung feuchter Stärke und trockener Schlammstärke in den Spezialtarif III ihre Rohstoffe billiger zuzuführen und die Ausfuhr von Stärkefabrikaten nach dem Auslande durch billige Ausnahmetarife zu erleichtern. Der Landeseisenbahnrat befürwortete in seiner Sitzung am 11. und 12. Dezember 1896 die baldige Einführung eines Ausnahmetarifs für feuchte Stärke zu den Sätzen des Spezialtarifs III und Erleichterungen für die Ausfuhr von Kartoffelstärkefabrikaten. Hiernach wurden mit Gültigkeit vom 15. Januar 1897 eingeführt:

a) ein allgemeiner Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) zu den Sätzen des Spezialtarifs III,

b) ein Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von preußischen Stärkefabrikstationen nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, sowie auf dem direkten Bahnwege nach der Schweiz und Italien auf der Grundlage des Rohstofftarifs.

Die für die Ausfuhr von Kartoffelstärkefabrikaten bestehenden Ausnahmesätze (3,0 + 12) sollten aufgehoben werden; da sie indes für die Ausfuhr über See zum Teil ohne die Beschränkung „nach außerdeutschen Ländern" galten und daher auch für die Wiedereinfuhr in das Binnenland über Holland nach den westlichen Landesteilen viel benutzt wurden, so wurden sie auf Antrag der Interessenten neben dem neuen Ausnahmetarif in Geltung belassen und auch für die Wiedereinfuhr nach dem Zollinlande zugestanden.

Der vorstehend unter a erwähnte Ausnahmetarif für feuchte Stärke ist später fortgefallen, nachdem am 1. April 1898 auf Befürwortung des Landeseisenbahnrats in der Sitzung am 10. und 11. Dezember 1897 (in der zugleich ein Antrag auf Versetzung trockener Stärke in den Spezialtarif II abgelehnt wurde) feuchte Stärke in den Spezialtarif III versetzt worden war.

5. Holz des Spezialtarifs II.

Für Holz des Spezialtarifs II (Bau- und Nutzholz) gilt auf den Staatsbahnen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Einheitssätzen 3,0 + 6 bis 12. Daneben besteht auf den Strecken der früheren Ostbahn von der russischen Grenze bis Berlin ein ermäßigter Staffeltarif und auf den Strecken der früheren Oberschlesischen Eisenbahn werden auf Entfernungen über 50 km die Frachtsätze des Spezialtarifs III berechnet. Wiederholt ist die Ausdehnung des Staffeltarifs der Ostbahn auf das ganze Land oder die Einführung eines einheitlichen Ausnahmetarifs für den ganzen Staatsbahnbereich beantragt worden.

Der Landeseisenbahnrat befaßte sich mit dieser Frage in der Sitzung vom 13. Juni 1902. In der Hauptsache bezogen sich die Anträge auf Nadelschnittholz; jedoch wurden die angestellten, umfangreichen Ermittelungen allgemein darauf erstreckt, ob im Osten ein Bedürfnis nach Frachtermäßigung zur Erleichterung des Absatzes nach dem Westen für die einzelnen Holzarten in jeder Form (Rundholz, Bretter, Bohlen usw.) bestehe, ob und welchen Erfolg eine solche Maßnahme haben würde und ob ihr erhebliche Bedenken anderer Landesteile entgegenständen. Es wurde festgestellt, daß die ostpreußische

Kiefer wegen ihrer vorzüglichen Beschaffenheit ein gesuchter Artikel sei und einer Frachtermäßigung nicht bedürfe. Bei den fichtenen und tannenen Hölzern konnte im Osten ein bestimmter Nachweis, daß der dortige Einschlag keinen Absatz zu lohnenden Preisen finde, nicht erbracht werden. Heftigen Widerstand fanden die Anträge in den westlichen Landesteilen, z. T. wurde ihnen auch im Osten selbst, besonders von der dortigen Forstwirtschaft, die infolge des vermehrten Absatzes Raubwirtschaft befürchtete, widersprochen. Die westliche Forstwirtschaft hatte bedeutende Aufforstungen für Grubenhölzer gemacht und hegte die Besorgnis, daß diese durch das vermehrte Angebot wertlos werden würden; die westliche Sägemühlenindustrie, die ohnehin unter dem Wettbewerb süddeutscher, galizischer, auch amerikanischer Schnitthölzer litt, befürchtete einen weiteren sehr nachteiligen Preisdruck für ihre Erzeugnisse. Über die Frage, ob der Westen für ostpreußische Hölzer überhaupt aufnahmefähig sei und ob die Ermäßigung einen erhöhten Absatz ostpreußischer Hölzer dort zur Folge haben werde, gingen die Meinungen auseinander. Jedenfalls mußte damit gerechnet werden, daß Süddeutschland zur Erhaltung seines Absatzes in Rheinland-Westfalen jeder Frachtermäßigung vom Osten her folgen werde.

In den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats konnte eine Klärung der Verhältnisse nicht erreicht werden, auch erschien der Zeitpunkt mit Rücksicht auf die damals bevorstehende Änderung des Zolltarifs für eine Frachtermäßigung vom Osten, die auch dem Auslande zugute kommen würde, nicht geeignet. Der Landeseisenbahnrat sprach sich dahin aus, daß er ein Bedürfnis für die beantragte Frachtermäßigung nicht für nachgewiesen erachte. Sollte man sich aber zu einer solchen entschließen, so empfehle er die allgemeine Einführung der Sätze des Spezialtarifs III, da in diesem Falle die Ermäßigung auf kürzere Entfernungen wirksam werde und auch dem Versande vom Westen zugute komme.

Auf erneute Anträge wurde die Frage durch die Regierung nochmals eingehend untersucht. Bei den ausgedehnten Vorverhandlungen mit den Interessenten, den wirtschaftlichen Körperschaften und Verwaltungsbehörden ergab sich, daß in der Hauptsache der Absatz von Tannen- und Fichtenholz zweiter Qualität nach Mitteldeutschland, Provinz und Königreich Sachsen angestrebt wurde und eine Ermäßigung nach den weiter westlich gelegenen Gebieten, auch mit Rücksicht auf den Wettbewerb des Seeweges, kaum wirksam sein würde. Absatzschwierigkeiten wurden im Osten nur in einigen Gegenden festgestellt. Die schärfsten Interessengegensätze traten auch jetzt wieder allenthalben hervor. Gegner der Ermäßigung waren im

Osten in erster Linie die Vertreter der Seehafeninteressen und die in der Nähe der Seehäfen vorhandenen Schneidemühlen, aber auch verschiedene Vertreter der Forstwirtschaft und Holzindustrie des östlichen Binnenlandes verneinten das Bedürfnis. Der Widerspruch im Westen war derselbe wie im Jahre 1902; Forstwirtschaft und Holzindustrie befürchteten dort schwere Schädigung ihrer Betriebe. Wirtschaftliche Körperschaften, wie der Zentralverband von Vereinen deutscher Holzinteressenten und der Deutsche Forstwirtschaftsrat — letzterer fast einstimmig — erklärten sich lebhaft gegen die Maßnahme.

Der Landeseisenbahnrat war ihr (Beratungen am 12. und 13. Juni 1906) in der Mehrheit ebenfalls nicht geneigt. Zwar wurde ausgeführt, daß die Vornahme von Zwischenholzungen häufig im Osten unterbliebe, weil sie die Unkosten nicht deckten und man deshalb von nicht absetzbaren Mengen wohl sprechen könne, jedoch sei eine Besserung dieser Verhältnisse in erster Linie von dem Ausbau des Nebenbahnnetzes zu erwarten. Nach Ablösung der Naturallieferung von Brennholz an die Schulen durch das neue Schulgesetz würden auch diese Mengen für andere Zwecke verfügbar. Im ganzen herrschte die Meinung vor, es sei nicht nachgewiesen, daß ausreichende Vorräte, die zu angemessenen Preisen abgesetzt werden könnten, vorhanden seien. Ferner seien in den Verhältnissen seit 1902 wesentliche Änderungen nicht eingetreten, auch liege ein Notstand für den Osten nicht vor. Die Ermäßigung werde dem Auslande zugute kommen, inländische Gebiete aber schädigen. Die daneben in Anregung gebrachte Ausdehnung des Ostbahnstaffeltarifs über Berlin hinaus nur bis Magdeburg sowie eine verschiedene Tarifierung des rohen und geschnittenen Holzes, etwa durch Versetzung des ersteren in den Spezialtarif III, fand nicht die Zustimmung des Landeseisenbahnrats, der die Frage, ob für die Einführung einer Frachtermäßigung für Holz des Spezialtarifs II oder nur für Schnittholz ein allgemeines, wirtschaftliches Bedürfnis vorliege, mit 27 gegen 4 Stimmen verneinte.

Außer in den vorstehenden Verhandlungen hat sich der Landeseisenbahnrat noch mit der Frage der Ausnahmetarifierung von Holz des Spezialtarifs II für den Verkehr von Rußland nach den ost- und westpreußischen Häfen zur Ausfuhr in der Sitzung vom 10. und 11. Dezember 1897 beschäftigt. Auf den russischen Bahnen war am 13. August 1896 ein sehr ermäßigter Staffeltarif in Kraft getreten, der für den Verkehr nach den deutschen Ostseehäfen nur unter der Bedingung der Durchrechnung der Fracht nach der russischen Staffel bis zum deutschen Hafen zur Verfügung gestellt wurde. Da der Holzverkehr

nach den deutschen Ostseehäfen zugunsten der russischen Ostseehäfen und des Seewegs über Odessa ohnehin allmählich immer mehr zurückgegangen und im Falle der Ablehnung der russischen Bedingung eine weitere erhebliche Schädigung der deutschen Häfen zu befürchten war, befürwortete der Landeseisenbahnrat, der Durchrechnung zuzustimmen, empfahl jedoch, in Erwägung zu ziehen, ob nicht dem einheimischen Holz die gleiche Frachtvergünstigung bei der Versendung zur überseeischen Ausfuhr gewährt werden könne. Dem Gutachten entsprechend wurde im Jahre 1898 zum Ausgleich der Durchrechnung der russischen Holzstaffel neben einer Frachtermäßigung für Schleif- und Zelluloseholz ein Ausnahmetarif von Stationen der Provinzen Ost- und Westpreußen östlich der Weichsel nach den ostpreußischen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.*)

6. Torfstreu und Torfmull.

a) Ausfuhr über die deutschen Seehäfen.

Unter Berufung auf den von Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen bestehenden Ausfuhrtarif für Torfstreu mit den Einheitssätzen 2 + 6 hatten im April und Mai 1883 Torfwerke in der Provinz Hannover gleich billige Ausnahmefrachtsätze für die Ausfuhr von Torfstreu über die Seehäfen insbesondere nach England beantragt.

Der Landeseisenbahnrat sprach sich in der Sitzung vom 16. November 1883 zugunsten dieser Maßregel aus.

Der hiernach genehmigte Ausnahmetarif trat am 1. Februar 1884 in Kraft. (Um die Mitte des Jahres 1893 wurden die Ausfuhrfrachtsätze mit Rücksicht auf den in vielen Landesteilen herrschenden Streumangel wieder aufgehoben.)

b) Aufnahme in den Rohstofftarif.

In der Sitzung des Landeseisenbahnrats vom 13. Dezember 1889 wurde ein aus seiner Mitte hervorgegangener Antrag, Torfstreu und Torfmull in den Rohstofftarif aufzunehmen, dem Ausschuß überwiesen, der in der Sitzung vom 22. Mai 1890 die Ablehnung empfahl. Das Bedürfnis einer dauernden allgemeinen Frachtermäßigung wurde verneint, weil eine Tarifhilfe nur vorübergehend — bei starkem Strohmangel infolge ungewöhnlich schlechter Ernte — notwendig sei. Dabei wurde der Besorgnis Ausdruck

*) Holz des Spezialtarifs II $2{,}3 + 6$,
" " " III $1{,}8 + 6$.

gegeben, daß die Möglichkeit, Torfstreu leichter abzusetzen, den Strohverbrauch der großen Städte vielfach zum Nachteil der einheimischen Landwirte und zum Vorteil der ausländischen Torfstreufabriken einschränken werde. Dem Vorschlage des Ausschusses trat der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 13. Juni 1890 bei.

Eine andere Stellung nahm der Landeseisenbahnrat erneuten Anträgen gegenüber in der Sitzung vom 24. Juni 1897 ein. Die Aufnahme von Torfstreu und Torfmull in den Rohstofftarif wurde diesmal befürwortet. Hierfür waren die Erfahrungen aus dem Jahre 1893 maßgebend, wo fast im ganzen Lande Stroh- und Futtermangel geherrscht hatte. Damals konnten die ostfriesischen und hannoverschen Fabriken den Bedarf nur unter Schwierigkeiten decken und forderten zu hohe Preise. Deshalb mußte auf die sehr leistungsfähigen, nicht weit von der Grenze liegenden holländischen Fabriken zurückgegriffen werden.

Am 1. August 1897 wurden Torfstreu und Torfmull in den Rohstofftarif aufgenommen.

c) Von Torfstreufabrikstationen.

Um die im allgemeinen Landesinteresse dringend wünschenswerte Erschließung der nordwestdeutschen Hochmoore für die Bodenkultur durch eine Erleichterung des Absatzes von Torfstreu zu fördern, hatte die Großherzogliche Eisenbahndirektion zu Oldenburg im Frühjahr 1904 eine Frachtermäßigung für Torfstreu und Torfmull beantragt. Die Ermäßigung sollte eintreten für den Versand von den oldenburgischen Stationen und zwar hauptsächlich nach dem wichtigsten Bedarfsgebiet, dem Ruhrkohlenbezirk, wo die holländische Torfstreu wegen der niedrigeren Gestehungskosten und infolge der billigeren Fracht in scharfen Wettbewerb trat. Gegenüber den Preisen der holländischen Torfstreu wurde eine Ermäßigung der Fracht um 30 % als erforderlich bezeichnet. Hierzu war für Entfernungen über 200 km ein Ausnahmetarif mit den Einheitssätzen 1,4 + 7 vorgeschlagen worden. Der Antrag erfuhr in den Kreisen der Interessenten teils Zustimmung, teils Widerspruch.

Eine Beratung in den Bezirkseisenbahnräten in Cöln, Hannover und Altona führte zu dem Ergebnis, daß die Einführung eines Ausnahmetarifs für Torfstreu und Torfmull von inländischen Versandstationen nach Stationen in Rheinland-Westfalen sowie Süddeutschland — wo sich der niederländische Wettbewerb fühlbar machte — sowie zur Ausfuhr über See nach den norddeutschen Seehäfen befürwortet wurde.

Der Landeseisenbahnrat sprach sich in der Sitzung vom 6. Dezember 1906 für die Tarifmaßregel aus.

Maßgebend hierfür war die Erwägung, daß im Landeskulturinteresse eine ausgedehnte Verwendung von Torfstreu dringend erwünscht sei. In den Jahren einer Strohmißernte sei die Nachfrage nach Torfstreu naturgemäß sehr lebhaft. Vorausgesetzt wurde, daß auch die Torfstreufabriken in den übrigen Landesteilen die Frachtermäßigung erhielten.

Die Bemessung der beantragten Frachtermäßigungen wurde der Staatseisenbahnverwaltung überlassen.

Im Sinne dieses Gutachtens wurde am 1. Mai 1907 eine allgemeine Frachtermäßigung für Torfstreu und Torfmull zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe von allen Produktionsstätten des Staatsbahngebiets und von einigen Umschlagsplätzen am Dortmund—Ems-Kanal eingeführt.

7. Spiritus.

a) Zur Ausfuhr.

Im Jahre 1883 wurde ein Ausfuhrtarif für Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen auf der Grundlage des Spezialtarifs I eingeführt. Seine Anwendung war an die Bedingung geknüpft, daß der Spiritus und Sprit ohne Verarbeitung in den Seehäfen in unveränderter Beschaffenheit zu Schiff nach dem Auslande weiter gehen mußte (per mare-Klausel). Nach der Einführung wurden von verschiedenen Seiten Anträge gestellt, die dahin gingen:

a) diese Ausfuhrsätze auch für den Ortsverkehr der Seehäfen, besonders für Hamburg, wenigstens aber für den in den Seehäfen rektifizierten und als Sprit ausgeführten Spiritus zu gewähren, und

b) Ausnahmetarife für Rohspiritus im inneren Verkehr auf gleicher Grundlage einzuführen. Diese sollten dazu dienen, namentlich den mitteldeutschen Spritfabriken den Rohspiritusbezug aus dem Osten zu erleichtern.

Die Anträge waren im wesentlichen durch das Interesse der an den Häfen sowie in Mitteldeutschland (Halle a. S. u. a.) liegenden Spritfabriken begründet.

Der Landeseisenbahnrat hielt (1884) die Gewährung der Ausfuhrtarife für den Bezug des Rohmaterials für die in den Seehäfen betriebenen Spritfabriken nicht für angängig, ohne die gleiche Vergünstigung allen im Inlande bestehenden, für die Ausfuhr arbeitenden Fabriken zu gewähren. Dies aber

schien bei der technischen Schwierigkeit der Unterscheidung zwischen Rohspiritus und Sprit und da eine Kontrolle der Verarbeitung des Rohmaterials zu Ausfuhrsprit nicht möglich war, undurchführbar. Er empfahl deshalb, die Anträge abzulehnen.

Nachdem durch die Gründung der Zentrale für Spiritusverwertung die Interessengegensätze der inländischen Spritfabriken ausgeglichen waren, beantragte diese (1900/1901) eine weitere Ermäßigung des Ausfuhrtarifs auf die Sätze des Spezialtarifs III und die Beseitigung der per mare-Klausel. Die Aufhebung der letzteren wurde für notwendig erachtet, um den Reinigungsanstalten in den Seehäfen den Bezug und die Verarbeitung von Rohspiritus zur Ausfuhr zu erleichtern. Nach eingehenden Verhandlungen empfahl der Landeseisenbahnrat nach dem über den Antrag der Spirituszentrale hinausgehenden Vorschlag der Eisenbahndirektionen, die Ermäßigung auch für Rohspiritusbezüge nach binnenländischen Zollniederlagen und Ausfuhrlagern, die besondere Einrichtungen für die Bearbeitung von Rohspiritus zur Ausfuhr nach dem Muster der Ausfuhrfabriken in Hamburg-Zollstadt treffen, widerruflich zu gewähren. Der Ausnahmetarif wurde 1903 eingeführt.

Aus ähnlichen Erwägungen hatte der Landeseisenbahnrat schon im Jahre 1897 eine Ermäßigung der Ausfuhrtarife für Spiritus und Sprit nach der Schweiz und darüber hinaus von 3,2 auf 2,0 ₰ für das tkm nebst 6 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg befürwortet. Dem Antrage wurde im Jahre 1898 stattgegeben.

b) Im inneren Verkehr.

Im Jahre 1892 wurde aus Anlaß eines von den beteiligten Bezirkseisenbahnräten abgelehnten Antrages der Handelskammer in Halle a. S. auf Frachtermäßigung für Rohspiritus von östlichen Stationen nach Halle a. S. die Frage der Aufhebung der aus früherer Zeit bestehenden Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit im innerdeutschen Verkehr, insbesondere von Ost- und Mitteldeutschland nach dem südwestlichen Deutschland, zur Erörterung gestellt. Zur Begründung dieses Antrages war u. a. auf die günstigere Tarifstellung der ostdeutschen gegenüber den mitteldeutschen Spritfabriken auf dem gemeinsamen süd- und südwestdeutschen Absatzmarkte hingewiesen. Bei der unerheblichen Bedeutung dieser nur geringe Ermäßigungen bietenden Ausnahmetarife und mit Rücksicht auf die gleichzeitige Aufhebung der Ausnahmetarife von bayerischen und sächsischen Stationen empfahl der Landeseisenbahnrat die Aufhebung. Sie erfolgte am 1. Januar 1893.

8. Zucker.

a) Von Rheinland-Westfalen nach den deutschen Nordseehäfen.

Bis zum 1. Mai 1889 bestanden für den Versand von Zucker von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutschen Nordseehäfen ermäßigte Ausnahmetarife (3,6 + 12), die außer für die Ausfuhr auch für Sendungen zum Ortsverbrauch in den Seehäfen galten. Nach dem Zollanschluß von Bremen und Hamburg wurden infolge von Beschwerden östlicher Zuckerfabriken diese Ausnahmetarife von Rheinland-Westfalen auf den Ausfuhrverkehr über die Seehäfen beschränkt und die Begünstigung für Sendungen zum Ortsverbrauch beseitigt. Für den Ortsverkehr der Seehäfen wurden für das östliche und westliche Gebiet die Sätze der allgemeinen Wagenladungsklassen erhoben. Ein Antrag auf Wiedereinführung dieser Ausnahmetarife für den Ortsverkehr der Häfen fand nicht die Billigung des Landeseisenbahnrats. Die Wiedereinführung unterblieb.

b) Ausfuhrtarife.

Im Jahre 1895 beantragten schlesische Zuckerfabriken eine Herabsetzung der Zuckerausfuhrtarife über die Seehäfen mit dem Hinweis darauf, daß Schlesien mit seiner den Bedarf weit übersteigenden Erzeugung auf den Absatz nach dem Auslande angewiesen sei. Die Benutzung des Eisenbahnweges sei wegen der hohen Frachtkosten ausgeschlossen, und der Wasserweg wegen der häufigen und längeren Unterbrechungen unzuverlässig. Dieser vom Bezirkseisenbahnrat Breslau befürwortete Antrag wurde vom Landeseisenbahnrat wesentlich aus dem Grunde abgelehnt, weil ein inländisches Produktionsgebiet nicht vor einem anderen durch besondere Tarifmaßnahmen bevorzugt werden dürfe. Später (1898) wurde vom Verein für Rübenzuckerindustrie des Deutschen Reiches für Zucker zur Ausfuhr allgemein die Versetzung nach Spezialtarif III beantragt und die gleiche Ermäßigung auch für die Beförderung von Rohzucker an Raffinerien erbeten, der von dort als Raffinade ausgeführt wird. Es wurde besonders auf die schwierige Lage der Zuckerindustrie und auf den von Jahr zu Jahr sich verschärfenden Wettbewerb auf dem Weltmarkt hingewiesen. Die ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten sprachen sich vornehmlich wegen der widerstreitenden Interessen des Ostens und Nordens einerseits und des Südens und Westens andererseits und zur Verhütung von Verschiebungen in den Wettbewerbsverhältnissen gegen die Detarifierung aus, dagegen hat sie der Landeseisenbahnrat mit überwiegender Mehrheit (34 gegen 7 Stimmen) befürwortet, hauptsächlich aus der

Erwägung, daß die einheimische Zuckerindustrie in erheblichem Umfange auf die Ausfuhr angewiesen sei, daß sich der Wettbewerb des Auslandes, besonders Österreich-Ungarns, Frankreichs und Belgiens in steigendem Umfange zum Nachteil der deutschen Zuckerausfuhr geltend mache und daß die starke Überproduktion ein Sinken der Preise zur Folge gehabt habe. Die Versetzung von Zucker zur Ausfuhr in den Spezialtarif III erfolgte für den preußisch-hessischen Staatsbahnen am 1. April 1901 durch einen Ausnahmetarif. Zur Vermeidung einer Schädigung der inländischen Raffinerien wurde die Frachtermäßigung auf den nach den inländischen Raffinerien verfrachteten und von dort als Raffinade weiter ausgeführten Rohzucker ausgedehnt.

9. Wegebaustoffe.

a) Allgemeiner Ausnahmetarif.

Von einem Mitgliede des Landeseisenbahnrats wurde im Jahre 1884 die Einführung eines ermäßigten Ausnahmetarifs für Hochofen- und Kohlenschlacken im Falle ihrer Verwendung zum Wegebau beantragt, um den kleineren ländlichen und städtischen Gemeinden den Bezug der Wegebaustoffe, die vielfach auf weite Entfernungen mit erheblichem Frachtkostenaufwand herangeschafft werden müßten, zu erleichtern.

Der Landeseisenbahnrat befürwortete 1888 die angeregte Frachtermäßigung und empfahl ihre Ausdehnung auf andere geringwertige Wegebaustoffe.

Infolgedessen wurde am 1. Januar 1889 für die zur Herstellung und Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehre dienenden Wege usw. bestimmten Stoffe, wie Schlacken, Kies, Grand, Sand, rohe Steine, Steinschrotten und Ziegelbrocken, ein Ausnahmetarif mit folgenden Einheitssätzen eingeführt: bis 50 km 2,6 $\mathcal{Pf}$; 51—200 km + 1,0, über 200 km (durchgerechnet) 1,4; + 6. In späteren Jahren sind auch Pflastersteine, die zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar sind (1901), roh behauene Bord- und Strecksteine, roh gespaltene Prellsteine, Packlagesteine und Steinschlag jeder Art (1906) in diesen Tarif aufgenommen worden.

Außerdem hat sich der Landeseisenbahnrat über eine Reihe von Anträgen auf Einführung besonderer Ausnahmetarife für rohe Steine usw. im Verkehr mit bestimmten Versand- und Empfangsgebieten gutachtlich teils zustimmend, teils ablehnend geäußert.

b) Für Steine des Spezialtarifs III vom Westerwald und Spessart nach Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden

wurde 1886 ein ermäßigter Ausnahmetarif eingeführt.

Ein Antrag auf Frachtermäßigung für

c) Basalt von Westerwaldbahnstationen nach Engers, Coblenz und Ehrenbreitstein

wurde vom Landeseisenbahnrat nicht befürwortet, weil es sich dabei um einen Eingriff in die Wettbewerbsverhältnisse im eigenen Lande handelte.

d) Für Steine des Spezialtarifs III (Pflastersteine usw.) nach Berlin

wurden vom 1. Januar 1889 ab auf Befürwortung des Landeseisenbahnrats gleichmäßige Tarife eingeführt an Stelle der bis dahin bestehenden verschieden gebildeten Ausnahmetarife.

Dagegen konnte der Landeseisenbahnrat einem im Jahre 1898 von dem Verbande der deutschen Pflaster- und Hartstein-Industriellen gestellten Antrage auf Herabsetzung der Pflastersteintarife nach Berlin, insbesondere von sächsischen Stationen, auf die Sätze des Wegebaustofftarifs nicht das Wort reden, da die Steinindustrie sich damals in günstiger Lage befand und in vollem Umfange beschäftigt war. Von der Änderung das Tarifs wurde daher abgesehen. Inzwischen ist durch die Aufnahme von Pflastersteinen, die zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar sind, in den Wegebaustofftarif am 1. August 1901 und durch die Einführung eines Ausnahmetarifs für Reihenpflastersteine von inländischen Gewinnungsstationen im Jahre 1906 den Wünschen der Antragsteller entsprochen worden.

e) Basaltsteine von Hecholzhausen nach Oberlahnstein-Hafen zur Ausfuhr nach Holland.

Ein ermäßigter Tarif wurde vom Landeseisenbahnrat im Jahre 1893 mit Rücksicht auf die mißliche Lage der Kerkerbachbahn, in deren Gebiet die Steinbrüche sich befinden und die wegen ungenügenden Verkehrs vor der Frage der Betriebseinstellung stand, sowie wegen des Notstandes unter den Arbeitern des Kerkerbachtales empfohlen und von der Eisenbahnverwaltung alsbald eingeführt.

f) Pflastersteine von Herdorf nach Bremen.

Eine Frachtermäßigung zur Unterstützung der westerwälder Steinbrüche bei Eiserfeld wurde im Jahre 1903 vom Landeseisenbahnrat befürwortet.

Dabei wurde der Wunsch ausgesprochen, zu untersuchen, ob nicht im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse der deutschen Pflastersteinindustrie der Wettbewerb gegen das Ausland durch Gewährung von Ausnahmetarifen er-

leichtert werden könne. Die Untersuchung führte dazu, daß in den folgenden Jahren eine Anzahl ermäßigter Ausnahmetarife für Reihenpflastersteine nach den Küstenplätzen der Nord- und Ostsee sowie nach Berlin und Vororten mit verschiedenen Sätzen eingeführt wurde. Mit Wirkung vom 15. Juli 1906 wurde für Reihenpflastersteine von inländischen Steinbrüchen ein allgemein gültiger Ausnahmetarif auf der Grundlage des Wegebaustofftarifs eingeführt, durch den die Sondertarife nach den verschiedenen Empfangsgebieten in Wegfall gekommen sind. Vgl. auch oben unter d.

g) Wegebaustoffe in den Provinzen Ost- und Westpreußen.

Eine unter die Sätze des Wegebaustofftarifs gehende Ermäßigung wurde 1904 von einem Mitglied des Landeseisenbahnrats für die in den östlichen Provinzen zum Bau und zur Unterhaltung von Chausseeflächen erforderlichen Steine beantragt, da die Findlingsblöcke, die in den östlichen Provinzen das einzige Material für Chausseesteine liefern, sehr ungleich über das Land verteilt sind und die Steine häufig auf weite Entfernungen mit einem erheblichen Aufwand an Frachtkosten bezogen werden müssen. Der Landeseisenbahnrat empfahl die Einführung eines weiter ermäßigten Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die östlichen Provinzen sowie ferner eine Untersuchung dahin, ob ein gleiches Bedürfnis auch in anderen Landesteilen vorliege und inwieweit die Ausdehnung der Ermäßigung auf diese angezeigt sei. Demgemäß wurden für rohe Steine und Pflastersteine, zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar, bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 30 t

a) für das Gebiet östlich der Strecke Cammin—Stettin—Küstrin—Frankfurt a/O.—Cottbus—Horka—Kohlfurt—Breslau—Brieg—Neiße—Ziegenhals und im Verkehr von einigen außerhalb dieses Gebiets belegenen Steinbrüchen;
b) für den Versand von westlichen Stationen im Sauerlande, im Osnabrücker Gebiet, an der Ruhr usw. nach Stationen der Strecken Harburg—Lüneburg—Lehrte—Hannover—Elze—Hameln—Osnabrück—Rheine—Bentheim sowie westlich und nördlich davon und einigen benachbarten südlichen Stationen, ferner nach Stationen der Kreise Ahaus, Borken, Burgsteinfurt, Coesfeld, Münster i. W. und Warendorf

Ausnahmetarife mit folgenden Einheitssätzen eingeführt: 11—50 km 1,5, über 50 km + 1,1; + 3. Neuerdings ist der Ausnahmetarif zu a auf den Empfang der Kreise Lübben, Luckau und Beeskow-Storkow ausgedehnt worden.

10. Steinkohlen, Braunkohlen, Koks für besondere Gebiete.

a) Steinkohlen (Walzdraht und Roheisen) nach dem Lennebezirk (Drahtfabrikate — Draht, Drahtstifte usw. — vom Lennebezirk).

Der erste Antrag an den Landeseisenbahnrat auf Frachtermäßigung für Steinkohlen ging von Drahtfabrikanten des Lennebezirks in Altena aus. Im November 1881 hatten sie an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld eine Eingabe gerichtet, in der zur Unterstützung der notleidenden Drahtindustrie im Lennebezirk um die Bewilligung ermäßigter Ausnahmetarife für den Bezug von Kohlen, Walzdraht und Roheisen und für den Versand der fertigen Erzeugnisse ersucht worden war. Die Angelegenheit wurde der im Bereiche der rheinisch-westfälischen Bahnen damals eingerichteten Vertretung der Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Köperschaften überwiesen, deren Ausschuß eine besondere Kommission mit der Vorberatung betraute. Diese anerkannte nach eingehender Prüfung, daß die Drahtindustrie des Lennetals seit längerer Zeit unter schwierigen Verhältnissen arbeite und daß eine Frachtermäßigung zu ihren Gunsten dringend erforderlich sei. Gleichwohl empfahl sie die Ablehnung von Frachtermäßigungen für Kohlen, Roheisen und rohen Walzdraht, befürwortete aber die Gewährung ermäßigter Ausfuhrtarife für Draht, Drahtstifte und andere Drahterzeugnisse nach den belgischen, niederländischen und deutschen Seehäfen.

Diesem Gutachten traten der Ausschuß und die Generalkonferenz der vorerwähnten Vertretung der Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Körperschaften bei.

Für die Ablehnung der drei ersten Anträge war in der Hauptsache die Erwägung entscheidend, daß die schwierige Lage der Drahtfabriken des Lennebezirks weniger in den Frachtverhältnissen, als darin zu erblicken sei, daß an günstiger liegenden Orten neue mit Drahtziehereien verbundene große Puddel- und Walzwerke errichtet worden seien, deren bessere technische Einrichtungen und lohnendere Betriebsweise die natürlichen Vorteile des Lennegebiets aufhöben.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats empfahl, alle Anträge abzulehnen. Diesem Vorschlage trat der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 16. November 1883 einstimmig bei. Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats.

b) Kohlen und Koks vom Ruhrbezirk nach dem Siegerland (sowie Roheisen und Eisenfabrikate vom Siegerland).

In einer Eingabe vom 12. März 1884 beantragten der Verein für die bergbaulichen und Hütteninteressen und die Handelskammer zu Siegen bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten:

1. einen Ausnahmetarif für Kohlen und Koks vom Ruhrbezirk nach dem Siegerland zu den niedrigsten für die Konkurrenz bestehenden Frachtsätzen;
2. ermäßigte Ausfuhrtarife
   a) für Roheisen,
   b) für Halb- und Fertigfabrikate der Puddel- und Walzwerke mit den Einheitssätzen 1,7 + 12.

Begründet waren die Anträge mit der ungünstigen Lage des siegerländer Eisenerzbergbaues infolge der Verminderung des Wertes der Erze. Diese sei zurückzuführen auf die zunehmende Verwendung phosphorhaltiger Erze seit Einführung und Ausdehnung des Thomasverfahrens, auf die Abnahme des Puddelns und auf die stetig zunehmende Einfuhr ausländischer, namentlich spanischer und algerischer Erze.

Der Bezirkseisenbahnrat zu Cöln hatte sich gegen die Frachtermäßigung für Kohlen und Koks und für Halb- und Fertigfabrikate der Puddel- und Walzwerke ausgesprochen, dagegen die Bewilligung von Ausfuhrtarifen für Roheisen und Luppen befürwortet.

Im Landeseisenbahnrat (Sitzung vom 2. Juni 1885) wurde betont, daß die gewünschte Ermäßigung der Fracht für Steinkohlen und für Eisenfabrikate zu gering sei, als daß sie eine wesentliche Stärkung des siegerländer Eisengewerbes herbeizuführen vermöchte. Eine Frachtermäßigung für Roheisen zur Ausfuhr wurde befürwortet unter der Voraussetzung, daß sie anderen Industriebezirken des Westens mit Rücksicht auf ihre ebenfalls ungünstige Lage gleichfalls zugebilligt werde.

Einem diesen Erwägungen entsprechenden, vom Landeseisenbahnrat in Übereinstimmung mit seinem Ausschuß gefaßten Beschluß hat die Königliche Staatsregierung Folge gegeben.

c) Steinkohlen usw. von Rheinland-Westfalen nach Haßbergen (Georgsmarienhütte), Osnabrück usw.

In der Sitzung des Landes-Eisenbahnrats vom 4. Dezember 1885 wurde über eine Erhöhung der besonders ermäßigten Ausnahmefrachtsätze beraten,

die für den Versand von Steinkohlen und Steinkohlenkoks vom Ruhr- und Aachener Bezirk nach Haßbergen (Georgsmarienhütte), Osnabrück und einigen südlich von Oldenburg liegenden Stationen bestanden. Diese Frachtsätze waren um 3 bis 6 ℳ für 10 t billiger, als die regelmäßig gebildeten Kohlenfrachtsätze und hatten zu Berufungen, insbesondere der Eisenindustrie des Siegerlandes, geführt. Der Bezirkseisenbahnrat zu Cöln empfahl die Beibehaltung der Ausnahmesätze für die Stationen Haßbergen und Osnabrück; dagegen befürwortete er für die Stationen südlich von Oldenburg die Einführung der gewöhnlichen Frachtsätze. Es wurde angenommen, daß die Frachterhöhung für Haßbergen und Osnabrück die nicht in günstiger wirtschaftlicher Lage befindliche Georgsmarienhütte und das Osnabrücker Stahlwerk bei ihren großen Bezügen vom Ruhrbezirk empfindlich treffen würde, wogegen nach den Stationen südlich von Oldenburg der Kohlenbezug von verhältnismäßig geringer Bedeutung sei und die Frachterhöhung sich auf viele einzelne Verbraucher verteile.

Der Landeseisenbahnrat schloß sich aus den gleichen Erwägungen dem Gutachten des Bezirkseisenbahnrats zu Cöln an, und in diesem Sinne erfolgte auch die Entscheidung der Staatseisenbahnverwaltung.

d) Koks vom Ruhrbezirk nach Frankreich.

Im Jahre 1886 beschäftigte sich der Landeseisenbahnrat u. a. mit einem Antrage der Vertreter der Kokereien und Fettkohlenzechen des Ruhrbezirks auf Gewährung einer Frachtermäßigung von 2,50 ℳ für die Tonne Koks vom Ruhrbezirk nach den französischen Hochofenbezirken von Nancy und Longwy (einschließlich Villerupt). Der Absatz von Ruhrkoks dahin sei durch eine Preisermäßigung für belgischen und französischen Koks erschwert worden, und die französischen Eisenbahnen hätten im Wettbewerb gegen die Kanalschiffahrt die Frachtsätze von den französischen Kokswerken bei Anzin usw. nach dem Moselgebiet um 4 Franken für die Tonne ermäßigt.

Nach eingehender Prüfung durch die Eisenbahndirektionen, die Bergbehörden und Interessenten wurde von den Eisenbahn- und Bergbehörden die Notwendigkeit einer Frachtermäßigung nicht anerkannt.

Auch die Vertreter der Eisenindustrie im Ruhr-, Sieg- und Lahnbezirk äußerten Bedenken; die Vertreter der Eisenindustrie des Saarbezirks erhoben nachdrücklich Einspruch gegen die Frachtermäßigung.

Bei den Verhandlungen im Ausschuß des Landeseisenbahnrats am 26. November 1886 wurde zwar anerkannt, daß die Kokswerke des Ruhr-

bezirks sich in ungünstiger Lage befänden, indessen hervorgehoben, daß das auch in anderen Kohlenbezirken der Fall sei. Schuld an der ungünstigen Lage sei lediglich die Überproduktion von Koks, die durch den steigenden Anfall von Kokskohlen und durch vermehrten Bau von Koksöfen mit der einträglichen Gewinnung der Nebenerzeugnisse verursacht werde. Eine Frachtermäßigung werde den Kokswerken des Ruhrbezirks schwerlich Vorteil bringen, da die belgischen und französischen Eisenbahnen und die Schiffahrt sehr bald mit Frachtermäßigungen folgen würden.

Aus diesen und anderen Gründen empfahl der Ausschuß, den Antrag nicht zu befürworten.

Auch der Landeseisenbahnrat (Sitzung vom 10./11. Dezember 1886) lehnte die Befürwortung ab. Hierfür war vorzugsweise die Erwägung bestimmend, daß die Preisunterschiede zwischen Ruhrkoks und ausländischem Koks im Gebiete von Longwy und Nancy durch die besseren Eigenschaften des Ruhrkoks ihre Ausgleichung fänden, so daß jede Ermäßigung der Frachten für Ruhrkoks die Lage der französischen Eisenwerke zum Nachteil der vorliegenden deutschen Eisenwerke verbessern würde.

Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats.

c) Steinkohlen von Oberschlesien und Niederschlesien nach Dresden.

Kohlenhandlungen in Berlin, in Breslau und in Chemnitz beantragten im Jahre 1887 Frachtermäßigungen für oberschlesische Steinkohlen im Verkehr nach dem Königreich Sachsen, um den Absatz dorthin gegenüber der Einfuhr böhmischer Braunkohle zu erleichtern und für die Verminderung der Kohlenausfuhr nach Rußland Ersatz zu gewinnen.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats sprach sich in der Sitzung vom 25. Mai 1888 gegen die Bewilligung der Frachtermäßigung aus, weil ein Bedürfnis für sie nicht vorliege, auch Verschiebungen für die beiden schlesischen Kohlenbezirke zu befürchten seien.

Der Landeseisenbahnrat befürwortete in der Sitzung vom 7./8. Dezember 1888 einen Antrag des Kommerzienrats Dr. Websky, wonach für ober- und für niederschlesische Kohle nach Dresden ein Ausnahmetarif eingeführt werden sollte, bei dem die Streckenfracht des bestehenden Tarifs für Oberschlesien um 3 ₰ für 100 kg und im gleichen Verhältnis für Niederschlesien ermäßigt und außerdem die Abfertigungsgebühr für beide Bezirke um 3 ₰ für 100 kg herabgesetzt werden sollte.

Für das Gutachten des Landeseisenbahnrats war die Erwägung ausschlaggebend, daß die Unterstützung des Wettbewerbes der inländischen Kohle gegen die ausländische Braunkohle sehr wünschenswert und eine Erweiterung des Absatzgebietes für die oberschlesische Kohle ein dringendes Bedürfnis sei.

Die Königliche Staatsregierung trat dem Gutachten bei. Für oberschlesische Kohle wurde der Ausnahmetarif am 1. März, für niederschlesische am 20. März 1889 eingeführt.

f) Schlesische Kohlen nach Stettin.

I.

Im Jahre 1887 beantragte der oberschlesische berg- und hüttenmännische Verein in Kattowitz zur Erleichterung des Wettbewerbes schlesischer Kohle in Stettin gegen ausländische Kohle erstens eine weitere Ermäßigung der für den Ortsverkehr geltenden Ausnahmefrachtsätze, und zwar in verschiedener Höhe für Grobkohlen (Stück-, Würfel-, Nuß- und Förderkohlen) und für Feinkohlen (Klein-, Grieß- und Staubkohlen), sowie zweitens die Herabsetzung der Ausnahmefrachtsätze für Bunkerkohle auf die für Kohlen zur überseeischen Ausfuhr. Nach eingehender Untersuchung wurden von den beteiligten Eisenbahndirektionen Breslau und Berlin aus wirtschaftlichen Gründen Ausnahmetarife befürwortet, und zwar:

1. für schlesische Grobkohlen eine Ermäßigung um etwa 10 ₰ für 100 kg;
2. für schlesische Feinkohlen von höchstens $1^1/_2$ cm Korngröße zum Verbrauch in Stettin und den Vororten die Gewährung der Einheitssätze des Ausfuhrtarifs (1,84 + 6).

Bei der Beratung der Angelegenheit im Landeseisenbahnrat (im Ausschuß am 20. September 1889, in der Vollversammlung am 11. Oktober) wurden erhebliche Bedenken, teils grundsätzlicher Art, teils wirtschaftlicher Natur, gegen die Ausnahmetarife geltend gemacht. Auch waren inzwischen die Kohlenpreise wesentlich gestiegen. Der Landeseisenbahnrat sprach sich (gegen eine Minderheit von 2 Stimmen) in Übereinstimmung mit dem Ausschuß für die Ablehnung der Anträge auf Frachtermäßigung für schlesische Steinkohlen zum Ortsverbrauch in Stettin aus.

Gegen den Antrag: „die für Kohlen zur überseeischen Ausfuhr über Stettin geltenden Sätze auf die zur Heizung der Dampfschiffe bestimmten Kohlen auszudehnen“, wurden Bedenken nicht erhoben.

Die Königliche Staatsregierung entschied nach dem Gutachten des Landeseisenbahnrats.

II.

Unter dem 28. Januar 1895 beantragte der oberschlesische berg- und hüttenmännische Verein, die Ausfuhrfrachtsätze für Kohlen von Oberschlesien nach Stettin und Swinemünde auch den zum Verbrauch am Ort versandten Kohlen einzuräumen. Die Einfuhr englischer Steinkohle nach Stettin und Swinemünde nehme fortwährend zu, sogar Ruhrkohle gelange auf dem Wasserweg über Rotterdam billiger nach Stettin und Swinemünde, als oberschlesische Kohle; für Hamburg seien zugunsten der Ruhrkohle die Frachtsätze für den Ortsverkehr bereits auf die Ausfuhrfrachtsätze herabgesetzt.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats (Sitzung vom 22. und 23. November 1895) hielt den Antrag für begründet. Er war auch der Meinung, daß andere wirtschaftliche Interessen, besonders die der deutschen Reederei, und ebenso die der deutschen Braunkohlenindustrie seiner Gewährung nicht entgegenständen.

Der Landeseisenbahnrat trat in der Sitzung vom 13. und 14. Dezember 1895 dem Gutachten des Ausschusses bei, dessen Begründung er sich im wesentlichen aneignete.

Die Königliche Staatsregierung entschied sich gleichfalls für die Genehmigung. Der Tarif trat am 1. März 1896 in Kraft.

g) Kohlen von Rheinland-Westfalen nach Hamburg.

Im Jahre 1888 hatte sich eine Anzahl rheinisch-westfälischer Kohlenzechen zusammengeschlossen, um in Hamburg den Wettbewerb gegen englische Steinkohle nachdrücklicher aufzunehmen. Zu diesem Zweck beabsichtigten sie, den Vertrieb ihrer Kohlen in Hamburg und den Nachbarorten unter Ausschaltung der Zwischenhändler selbst in die Hand zu nehmen. Durch Verminderung der Platzkosten sollten billigere Verkaufspreise ermöglicht werden. Ferner sollten Einrichtungen (durch Anlage von Lagerschuppen usw. auf dem Bahnhof Sternschanze) getroffen werden, um den Abnehmern die stets gleichmäßige Lieferung der gewünschten Kohlensorte zu sichern. Zur Unterstützung dieser Bestrebungen hielten es die Zechen für erforderlich, die für Ausfuhr- und Bunkerkohle bestehende Frachtermäßigung von 5 ℳ für 10 t auch den für den Ortsverbrauch bestimmten Kohlen zu gewähren.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats sprach sich in der Sitzung vom 17. November 1888 einstimmig für den Antrag aus. Der Landeseisenbahnrat dagegen erachtete in der Sitzung vom 7./8. Dezember 1888 die Sachlage nicht für genügend geklärt und verwies den Antrag an den Ausschuß zurück. Man besorgte eine einseitige Begünstigung des Kohlen-

verbrauchs in Hamburg zum Nachteil der gleichartigen Interessen der vorliegenden Binnenplätze und ungerechtfertigte wirtschaftliche Verschiebungen. Auch die Interessen der Braunkohlenbrikettwerke in der Provinz Sachsen wurden zur Sprache gebracht.

Der Königlichen Staatsregierung erschienen diese Bedenken nicht durchschlagend, weil die Maßregel lediglich bezweckte, in Hamburg den Bezug einheimischer Kohle an Stelle ausländischer zu erweitern und in größerem Umfang fremde Kohle durch einheimische zu ersetzen, ohne einen allgemeinen Preisdruck herbeizuführen. Es kam in Betracht, daß aus Anlaß des Anschlusses von Hamburg an den Zollverein die Gründung zahlreicher großer industrieller Unternehmungen in Hamburg geplant war, die für den Verbrauch von Ruhrkohle gewonnen werden konnten. Eine Verzögerung der Entscheidung, die durch Einholung eines neuen Gutachtens des Landeseisenbahnrats eintreten mußte, würde auch auf die von den deutschen Kohlenzechen geplanten Einrichtungen verzögernd eingewirkt und die Interessen des einheimischen Bergbaus benachteiligt haben. Es wurde daher ohne nochmalige Anhörung des Landeseisenbahnrats dem Antrage stattgegeben.

h) Braunkohlenbriketts nach den Seehäfen.

Von einem Braunkohlenwerke in der Provinz Sachsen und von Interessenten im Küstengebiet wurde im Jahre 1888 für Braunkohlenbriketts aus dem sächsisch-thüringischen Braunkohlengebiet nach norddeutschen Stationen, namentlich nach den Hafenplätzen, die Gewährung von Ausnahmetarifen mit den Einheitssätzen 1,75 + 3 beantragt, wie sie für rheinisch-westfälische Steinkohlen und für Briketts aus dem linksrheinischen Braunkohlenbezirk nach den deutschen Seehäfen bereits galten. Mit Hilfe der billigeren Frachtsätze sollte den mitteldeutschen Braunkohlenbriketts an der Küste und in den Hafenplätzen der Wettbewerb gegen die dort Verwendung findenden in- und ausländischen Brennstoffe, insbesondere gegen die englische Steinkohle und die böhmische Braunkohle, erleichtert werden.

Entsprechend dem Vorschlage des Ausschusses wurde vom Landeseisenbahnrat (Sitzung vom 11. Oktober 1889) ein öffentliches Verkehrsbedürfnis zur Bewilligung der Frachtermäßigung anerkannt, zugleich aber der Wunsch ausgesprochen, den Tarif schon bei gleichzeitiger Auflieferung von 20 Tonnen anzuwenden, da andernfalls die Ermäßigung erheblich an Bedeutung verlieren würde. Von den beteiligten Eisenbahndirektionen war die gleichzeitige Aufgabe von 50 Tonnen zur Bedingung gemacht.

Die Königliche Staatsregierung entschied sich mit Rücksicht auf die damaligen Verhältnisse des Kohlenmarktes für Gewährung des Rohstofftarifs (2,2 + 7 bis 350 km, darüber + 1,4) bei Aufgabe einer Mindestmenge von 20 Tonnen. Dieser Tarif trat am 1. April 1890 in Kraft. Vom 1. Dezember 1890 ab wurde der Ausnahmetarif dadurch weiter verbilligt, daß der Streckensatz von 1,4 *Pf* schon von 101 km (statt von 351 km ab) angestoßen wurde; jedoch sollten für die Nordseehäfen nicht die für den Ortsverbrauch von Ruhrkohlen, für die Ostseehäfen nicht die für den Ortsverbrauch von schlesischen Kohlen berechneten Streckeneinheitssätze (die sich nach Abzug von 7 *Pf* Abfertigungsgebühr ergeben) unterboten werden.

i) Gaskohlen nach Berlin.

Der oberschlesische berg- und hüttenmännische Verein, die oberschlesische Kohlenkonvention, die Vereine für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens und im Oberbergamtsbezirk Dortmund, das niederschlesische und das oberschlesische Kohlensyndikat beantragten im September 1905 in einer gemeinsamen Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten, für Gaskohlen von Ober- und Niederschlesien sowie von Rheinland-Westfalen nach Berlin und Vororten bei Aufgabe in Zügen von mindestens 30 Wagen Ausnahmetarife zu den Einheitssätzen des Ausnahmetarifs für Kohlen von Oberschlesien nach Stettin (1,84 + 6) einzuführen. Begründet war der Antrag mit der unverhältnismäßigen Zunahme des Verbrauchs ausländischer Gaskohle in Berlin und seinen Vororten infolge der Höhe der Bahnfracht für inländische Gaskohle. Von den Antragstellern wurde, um dem englischen Wettbewerb zu begegnen, eine Preisermäßigung von 3,20 *M* auf die Tonne für oberschlesische und Ruhrkohle und von 2,10 *M* für niederschlesische Kohle für erforderlich gehalten, während die Gasanstalten eine solche von 2 bis 3 *M* für oberschlesische Kohle als ausreichend erachteten. Die mit der Prüfung des Antrages zunächst beauftragten Eisenbahndirektionen sprachen sich für eine Ermäßigung auf die Einheitssätze 1,6 + 6 aus — in der Voraussetzung mitwirkender Preisnachlässe der Gruben.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats (Sitzung vom 22. Mai 1906) war in seiner Meinung geteilt. Von zwei Mitgliedern wurde der Antrag befürwortet, von zweien bekämpft.

Der Landeseisenbahnrat (Sitzung vom 12. und 13. Juni 1906) trat mit großer Mehrheit (27 gegen 10 Stimmen) den ablehnenden Gutachten bei. Er hielt ein allgemeines wirtschaftliches Bedürfnis für eine so außerordent-

liche Tarifmaßregel nicht für nachgewiesen und legte auch den entgegenstehenden Interessen der Schiffahrt, namentlich der in Wettbewerb stehenden Oderschiffahrt, eine erhebliche Bedeutung bei. Auch vom Standpunkt der Kohlenverbraucher wurde eine allzustarke Verdrängung des auf den inländischen Markt preisregelnd wirkenden fremden Angebots nicht als wünschenswert bezeichnet.

Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats.

k) Kohlen von inländischen Kohlenbezirken nach Schleswig-Holstein.

Kohlenverbraucher in der Provinz Schleswig-Holstein hatten eine Ermäßigung der Eisenbahnfracht für deutsche Kohle, insbesondere für Ruhrkohle, mit der Begründung beantragt, daß der Bezug dieser Kohle nach Schleswig-Holstein sich zu teuer stelle, und daher in der Hauptsache fremde Kohle verwendet werden müsse. Auch die Militärverwaltung hatte darauf hingewiesen, daß sie wegen der hohen Fracht im Bereiche des IX. Armeekorps zur Verwendung fremder Kohle genötigt sei.

Der Bezirkseisenbahnrat zu Altona hatte sich in der Sitzung vom 18. März 1905 mit 13 gegen 6 Stimmen für die Frachtermäßigung ausgesprochen. Bekämpft wurden die Anträge hauptsächlich von den an der Einfuhr der fremdländischen Kohle beteiligten deutschen Reedereien, ferner von den Hafenstädten und Handelskreisen, die von einem Rückgang der Schiffahrt eine Benachteiligung ihrer Interessen besorgten.

Nach Anhörung von Sachverständigen in der Ausschußsitzung des Landeseisenbahnrats vom 9. November 1905 wurde die Frage

> „ob die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkte zweckmäßig und unbedenklich seien"

von der Mehrheit des Landeseisenbahnrats in der Sitzung vom 5. Dezember 1905 bejaht und ebenso die Gewährung der gleichen Begünstigung für Briketts der mitteldeutschen Braunkohlenindustrie befürwortet. Gegenüber dem Widerspruche der Reedereien, der Hafenstädte und der beteiligten Handelskreise wurde darauf hingewiesen, daß die fremdländische Kohle nur in Schiffsladungen bezogen werden könne. Infolgedessen sei der schleswig-holsteinische Kohlenhandel in den Händen einer geringen Anzahl kapitalkräftiger Firmen, die ein Interesse daran hätten, daß die Kleinhändler sich ihrer Vermittlung bedienten, nicht aber die Möglichkeit erhielten, ihren Bedarf in Wagenladungen direkt von der Zeche zu beziehen.

Die Königliche Staatsregierung hat bis auf weiteres davon abgesehen, die befürworteten Frachtermäßigungen anzuordnen, weil unter den erörterten Verhältnissen ein wirtschaftliches Bedürfnis dafür von so allgemeiner Bedeutung nicht anzuerkennen war, um über die Bedenken der Reederei, des Handels und der Seehafenstädte der an dem Seeverkehr wesentlich beteiligten Provinz hinwegzugehen.

l) Braunkohlen und Braunkohlenbriketts vom linksrheinischen Braunkohlenbezirk nach dem Siegerland und dem Lahn- und Dillgebiet.

Im Februar 1906 beantragte der Verein für die Interessen der rheinischen Braunkohlenindustrie zu Köln, den besonders ermäßigten Ausnahmetarif, der für Steinkohlen und Koks vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenwerken des Siegerlandes und des Lahn- und Dillgebiets mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 bis dahin 1910 eingeführt worden war*), auch für rohe Braunkohle und für Braunkohlenbriketts von den Versandstationen des rheinischen Braunkohlenbezirks einzuführen.

Der Bezirkseisenbahnrat zu Köln hatte den Antrag einstimmig befürwortet.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats sprach sich in der Sitzung vom 16. November 1906 gegen den Antrag aus. Ein öffentliches Verkehrsbedürfnis liege nicht vor. Die Berufung auf den Ausnahmetarif vom 15. Januar 1905 sei verfehlt. Bei diesem habe es sich darum gehandelt, den Eisenwerken des Siegerlandes zur Abwehr eines drohenden Notstandes den Bezug der zum Betriebe erforderlichen Steinkohlen und Koks zu erleichtern. Diese Voraussetzung treffe bei dem vorliegenden Antrage nicht zu. Auch die Gefahr wirtschaftlicher Verschiebungen stehe dem Antrage entgegen.

Der Landeseisenbahnrat trat in der Sitzung vom 6. Dezember 1906 dem Vorschlage des Ausschusses bei, dem auch die Staatseisenbahnverwaltung sich anschloß.

m) Kohlen-Ausfuhr- und Einfuhrtarife.

Die im Winter 1899/1900 hervorgetretenen, mit Preiserhöhungen verbundenen Schwierigkeiten in der Deckung des inländischen Kohlenbedarfs hatten in der Öffentlichkeit vielfach zu dem Wunsche geführt, die der Kohlenausfuhr nach dem Auslande bewilligten ermäßigten Ausnahmetarife auf-

*) Vergl. S. 77 ff.

zuheben. Bei den Etatsverhandlungen im Abgeordnetenhause war eine genauere Untersuchung dieser Frage gewünscht worden; der Reichstag nahm eine Resolution an, in der die verbündeten Regierungen aufgefordert wurden, die Frachtbegünstigungen für die Ausfuhr deutscher Kohle zurückzuziehen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten sah sich infolgedessen veranlaßt, den Landeseisenbahnrat über die Frage gutachtlich zu hören, „ob es den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes entspreche, die für die Ausfuhr von Kohlen, Koks und Briketts bestehenden ermäßigten Ausnahmetarife aufzuheben oder zu beschränken?"

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats verneinte die Frage in der Sitzung vom 5. April 1900, und auch der Landeseisenbahnrat sprach sich am folgenden Tage gegen die Aufhebung der Ausfuhrtarife aus, im wesentlichen aus folgenden Erwägungen:

Die Kohlenknappheit sei nur vorübergehend und durch das Ein- und Zusammentreffen verschiedener Umstände (Ausstand der Bergarbeiter in Österreich, im Königreich Sachsen und im nördlichen Frankreich, Krieg Englands mit Transvaal, harter Winter) hervorgerufen. Ein Teil der Grubenbezirke könne nach der geographischen Lage die Ausfuhr nicht entbehren und würde durch die Aufhebung geschädigt werden. Einmal unterbrochene Handelsbeziehungen würden sich später nur schwer und nur unter Opfern wieder anknüpfen lassen. Die beabsichtigte Wirkung werde nicht erreicht werden, weil die Ermäßigung von durchschnittlich 45 ℳ auf die Tonne ausgeführter Kohle nur geringfügig sei. Soweit das Ausland auf deutsche Kohle angewiesen sei, würde überhaupt jeder Preis gezahlt werden. Jedenfalls würde ein großer Teil der Ausfuhr von der Eisenbahn auf den Wasserweg übergehen.

Die Königliche Staatsregierung trat dem Gutachten des Landeseisenbahnrats bei. Von einzelnen, weniger wichtigen Änderungen abgesehen, blieben die Ausfuhrtarife in Kraft. Um indessen der Kohlennot entgegenzuwirken, wurde für die Zeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 der sonst nur von den inländischen Produktionsstätten geltende Rohstofftarif auch für die Einfuhr ausländischer Brennstoffe von deutschen Seehäfen und binnenländischen Umschlagsplätzen in Geltung gesetzt. Wegen der bald einsetzenden rückläufigen Konjunktur ging indessen die Einfuhr um 13 % zurück.

Dieselbe Angelegenheit, jedoch in der Beschränkung auf Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts, beschäftigte den Landeseisenbahnrat im Jahre 1907 nochmals, und zwar aus Anlaß einer in der Sitzung des

Abgeordnetenhauses vom 2. Mai 1907 erörterten Interpellation des Grafen v. **Kanitz** und Genossen, in der vornehmlich hingewiesen war auf die dauernd hohen und noch immer steigenden Kohlenpreise, die für den wichtigsten Kohlenbezirk, den Ruhrbezirk, von dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat festgesetzt würden, ferner auf die starke Zunahme der Kohlenförderung bei erhöhten Löhnen und die dadurch hervorgerufene Abwanderung landwirtschaftlicher Arbeiter nach den Kohlenbezirken, insbesondere vom Osten nach dem Ruhrbezirk.

Bei der Beantwortung der Interpellation wurde von dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine erneute Prüfung der Frage zugesagt.

Zugleich gelangten Anträge an die Staatsbahnverwaltung, in denen um Erleichterung der Einfuhr von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks durch Frachtermäßigungen gebeten wurde. Auch diese Anträge waren mit den hohen Kohlenpreisen und mit der Kohlenknappheit begründet. Sie richteten sich nicht nur gegen die Preis- und Absatzpolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats, sondern auch gegen die Art des Vertriebes der oberschlesischen und niederschlesischen Kohlen. Frachtermäßigungen für ausländische (englische) Kohlen wurden fast ausschließlich von Handelskammern und Verbrauchern in den östlichen Provinzen beantragt. Gewünscht wurde die Gewährung des Rohstofftarifs auch beim Versande der Steinkohlen von den Seehäfen und binnenländischen Umschlagsplätzen.

Sämtliche Anträge standen in der Sitzung des Ausschusses des Landeseisenbahnrats vom 8. November 1907 zur Beratung. Nach eingehender Erörterung empfahl der Ausschuß dem Landeseisenbahnrat,

1. sich für die Beibehaltung der für die Ausfuhr von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks bestehenden Ausnahmetarife mit der Maßgabe auszusprechen, daß der Staatseisenbahnverwaltung überlassen werde, in eine nähere Prüfung darüber einzutreten, ob die nach Stationen der französischen Ostbahn, nach Italien, nach der Schweiz und nach Österreich-Ungarn geltenden direkten Tarife aufgehoben oder eingeschränkt werden können;
2. zu befürworten, daß der Rohstofftarif für Steinkohlen (einschließlich Briketts und Koks) für ein Jahr allgemein eingeführt werde.

Vor den Landeseisenbahnrat gelangten die Anträge in der Sitzung vom 6. und 7. Dezember 1907.

Inzwischen (am 26. November) waren auch im Reichstage infolge von Interpellationen die Ursachen der hohen Kohlenpreise und die Mittel zu ihrer Ermäßigung eingehend erörtert worden. Redner sämtlicher Fraktionen hatten sich dahin ausgesprochen, daß die Kohlenausfuhrtarife keine wirtschaftliche Berechtigung mehr besäßen.

Im Laufe der allgemeinen Besprechung stellte Graf v. Kanitz den Antrag, der Landeseisenbahnrat möge aussprechen:

> für eine Begünstigung der Kohlenausfuhr durch Eisenbahntarife liegt ein wirtschaftlicher Grund nicht mehr vor. Es bestehen indessen keine Bedenken, einzelne Ausfuhrtarife zu erhalten, für die wichtigere Interessen (z. B. der Eisenbahn, der Reederei) vorhanden sind. Aus diesen Erwägungen sind die Kohlenausfuhrtarife nach Rußland, Österreich und Hinterland, Italien (Schweiz), Frankreich und Dänemark aufzuheben.

Von dem Vorschlage des Ausschusses unterschied sich dieser Antrag dadurch, daß er — abgesehen von den Tarifen für die Ausfuhr nach Dänemark und Rußland — auch sämtliche Ausnahmetarife für die Ausfuhr nach Frankreich aufgehoben wissen wollte, also auch die Tarife für die Grenzübergangsstationen. Ihre Aufhebung würde aber, wie bei der Beratung hervorgehoben wurde, nur den Erfolg haben, daß die Verkehrsmengen über Belgien gefahren würden mit einem jährlichen Einnahmeverlust von drei Millionen Mark für die längeren deutschen Strecken.

Der Landeseisenbahnrat lehnte den Antrag des Grafen v. Kanitz mit 32 gegen 14 Stimmen ab und trat (gegen eine Minderheit von 2 Stimmen) dem Vorschlage des Ausschusses unter Ziffer 1 (vergl. S. 72) bei.

Der Vorschlag des Ausschusses unter Ziffer 2:

> zu befürworten, daß der Rohstofftarif für Steinkohlen (einschließlich Briketts und Koks) für ein Jahr allgemein eingeführt werde,

wurde mit 29 gegen 17 Stimmen angenommen, nachdem der Antrag des Mitgliedes Ehlers, die Worte „für ein Jahr" zu ersetzen durch „bis auf weiteres" mit 24 gegen 22 Stimmen abgelehnt worden war.

Die Königliche Staatsregierung ist dem Gutachten des Landeseisenbahnrats im allgemeinen beigetreten. Angeordnet wurde zum 1. Oktober 1908 (soweit nicht Verbandsabmachungen unter den beteiligten Bahnen einen späteren Zeitpunkt vorschrieben) die Aufhebung der direkten Ausnahmetarife nach Stationen der französischen Ostbahn, nach französischen Kanalstationen und

nach Südfrankreich über Belfort, nach Italien und der Schweiz, nach Österreich-Ungarn und Rußland, soweit diese Ausnahmetarife für die deutschen Strecken auf niedrigerer Grundlage als der des Rohstofftarifs beruhten. Für die Ausfuhr nach Frankreich wurden beibehalten die dem Wettbewerb ausländischer Bahnwege angepaßten, also die Ausfuhr an sich nicht erleichternden Ausnahmetarife nach den Übergangsstationen Amanweiler (Grenze), Noveant (Grenze), Fentsch (Grenze) und Rodingen (Grenze) unter Beschränkung ihrer Gültigkeit auf Hochofenkoks und Kohlen zur Herstellung von Hochofenkoks. Ferner wurden beibehalten für die Ausfuhr nach Österreich die Ausnahmetarife von Niederschlesien nach den Hochofenstationen Kladno und Königshof, ebenfalls unter Beschränkung auf Hochofenkoks.

Auch wurde vom 1. Januar 1908 bis auf weiteres, jedenfalls bis Ende 1909, der Rohstofftarif allgemein auf Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts ausgedehnt.

11. Eisenerz, Koks usw. von und nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und anderen Bezirken.

I.

a) Eisenerz vom Lahn-, Dill- und Sieggebiet und Hochofenkoks in umgekehrter Richtung.

Im Jahre 1886 befaßte sich der Landeseisenbahnrat zum ersten Male aus Anlaß der wirtschaftlichen Notlage in dem Lahn-, Dill- und Sieggebiete mit der Frage, in welcher Weise hier durch Tarifermäßigungen geholfen werden könne. Veranlaßt durch technische und wirtschaftliche Änderungen in der Herstellung von Roheisen und Stahl (Entphosphorung des Roheisens im Konverter, Preissturz für ausländische, namentlich spanische Eisenerze, Wettbewerb ausländischer Roheisensorten) waren seit 1880 zahlreiche Anträge gestellt auf Frachtermäßigung für Rohstoffe der Eisengewinnung: inländische Eisenerze, Kalkstein, Kohlen und Koks. Unter anderen hatten auch die Mitglieder des Landeseisenbahnrats Baare, Bueck und Lueg im Oktober 1884 eine allgemeine starke Herabsetzung der Fracht für Eisenerz und Kalkstein beantragt. Der Landeseisenbahnrat erachtete in der Sitzung vom 28./29. November 1884 zunächst eine Untersuchung der wirtschaftlichen und finanziellen Wirkungen der beantragten Tarifermäßigungen für erforderlich. Sie erfolgte durch die beteiligten Eisenbahndirektionen unter Anhörung der Bezirkseisenbahnräte in Berlin, Breslau und Cöln. Es ergab sich, daß der

Hauptvorteil aus den beantragten Tarifmaßregeln dem Ruhrbezirk zufallen würde. Die anderen **Hochofenbezirke** wandten sich deshalb grundsätzlich gegen eine stärkere allgemeine Herabsetzung der Eisenerzfracht, beanspruchten vielmehr beträchtliche Frachtnachlässe für Koks. Im Gegensatz hierzu bezeichnete der **Eisenerzbergbau des Lahngebiets** als unbedingt erforderlich für sein Weiterbestehen eine erhebliche Frachtermäßigung (auf die Einheitssätze 1, 2 + 6) für Eisenerz, und zwar nur für den eigenen Versand nach dem Ruhrbezirk, weil von einer *allgemeinen* Ermäßigung*) wegen der sich daraus für die Minette von Lothringen und Luxemburg ergebenden großen Vorteile der Verlust des Absatzes von Lahnerzen nach der Ruhr zu besorgen sei. Der Bezirkseisenbahnrat in Cöln befürwortete in der Sitzung vom 20. Mai 1886 zur **Erhaltung des notleidenden Bergbaues im Gebiet der Lahn, Dill und Sieg** eine Frachtermäßigung für Eisenerz und, um die dortigen Hochofenwerke nicht zu benachteiligen, auch für Hochofenkoks zugunsten dieses Gebietes und empfahl, von Weiterverfolgung aller übrigen Anträge einstweilen abzusehen. Diesem Gutachten trat nach dem Vorschlage des Ausschusses (Sitzung vom 8. Juni 1886) der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 25./26. Juni 1886 bei. Auch er befürwortete eine auf die Dauer des Notstandes zu beschränkende Frachtermäßigung

a) für Eisenerz im Verkehr innerhalb des Lahn-, Dill- und Sieggebiets und aus diesem Gebiet nach der Ruhr,

b) für Koks von der Ruhr nach den Hochofenstationen im Notstandsgebiet.

Dabei setzte er voraus, daß mit den vorgeschlagenen Frachtermäßigungen gleichzeitig auch eine entsprechende Ermäßigung der Verkaufspreise für Koks nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet gesichert werde.

In Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats anerkannte auch die Königliche Staatsregierung eine außergewöhnliche Notlage des Eisengewerbes im Lahn-, Dill- und Sieggebiet und bewilligte einen Notstandstarif mit weitgehenden Frachtermäßigungen.**)

Der Tarif trat am 1. August 1886 zunächst für ein Jahr in Kraft, ist indessen wegen der Fortdauer der für seine Einführung bestimmend gewesenen

*) Eine allgemeine Ermäßigung der Fracht für Eisenerz zum Hochofenbetrieb trat am 1. Mai 1893 in Kraft (vergl. S. 81 f.).

**) Einheitssätze:

für Eisenerz: 1,5 + 6;

für Koks: bis 50 km 2,0 } + 8 bis 12.
darüber + 1,8 }

Verhältnisse als Ausnahmetarif bisher beibehalten und aus Anlaß der mit Wirkung vom 1. Juni 1901 eingeführten weiteren Ermäßigung des Ausnahmetarifs für Eisenerz zum Hochofenbetrieb (siehe die Fußnote auf der Seite 75 und den Beschluß des Landeseisenbahnrats in der Sitzung vom 10. und 11. Dezember 1897) am 10. August 1902*) ebenfalls weiter ermäßigt worden.

b) Puddelkohle nach dem Siegerland.

Am 6. Mai 1892 beantragten die Handelskammer für den Kreis Siegen, der Verein für die bergbaulichen und Hütteninteressen und der Verein zur Wahrung der Interessen der siegerländer Eisenindustrie bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Ausnahmetarif für Puddel- und Schweißkohlen zu den Einheitssätzen 1,5 + 6 unter Berufung auf die Notlage der siegerländer Puddel- und Walzwerke, die mit ihrer auf der Verhüttung der einheimischen Erze beruhenden Fabrikation von Schweißeisenblechen gegenüber den das billigere Flußeisen verarbeitenden Werken in Westfalen, an der Saar und in Süddeutschland nicht mehr wettbewerbsfähig seien.

Über den Antrag, der auf Puddelkohlen allein eingeschränkt wurde, fanden wiederholt im Bezirkseisenbahnrat zu Köln Beratungen statt. Die Verhandlungen erstreckten sich im wesentlichen auf Prüfung der Frage, ob in der Tat ein Notstand im Siegerlande vorhanden sei, und ob diesem durch Gewährung der gewünschten Ausnahmetarife ohne Schädigung anderer Gebiete und anderer Industrien wirksam begegnet werden könne.

Der Bezirkseisenbahnrat sprach sich dahin aus, für den Bezirk des Siegerlandes einen Ausnahmetarif für Puddelkohlen zu den Einheitssätzen 1,5 + 6 einzuführen.

Im Landeseisenbahnrat wurde die Angelegenheit unter Berücksichtigung des eigenartigen Entwicklungsganges des siegerländer Eisengewerbes, der Fortschritte der Eisenhüttentechnik, der Verschiebungen in den Produktions- und Absatzverhältnissen der Eisenindustriebezirke und insbesondere der wirt-

*) Seit dem 10. August 1902:
für Eisenerz: innerhalb des Gebiets 1,5 + 6 (unverändert),
nach dem Ruhrbezirk 1,25 + 6;
für Koks:
die bisherigen Frachtsätze sind ermäßigt bis 100 km um 8 Pf, von 101 - 200 - - 4 -, über 200 - - 5 - } für 100 kg.

schaftlichen Lage der siegerländer Puddel- und Walzwerke gleichfalls sehr eingehend erörtert. (Ausschußsitzung vom 18. Mai 1894; Hauptsitzung vom 4. Juni 1894.) Im wesentlichen übereinstimmend mit dem Ausschuß anerkannte der Landeseisenbahnrat, daß die Lage des siegerländer Eisengewerbes außerordentlich ungünstig sei. Davon würden aber nicht nur die Walzwerke betroffen, sondern auch die Puddel- und die Hochöfen samt dem Eisenerzbergbau. Aus diesen Gründen stimmte er für Gewährung eines Ausnahmetarifes für Puddelkohlen.

In bezug auf die Puddel- und Walzwerke trat die Königliche Staatsregierung dem Gutachten des Landeseisenbahnrats bei. Mit Rücksicht auf die außergewöhnliche Notlage dieser Werke im Siegerland und im Lahn- und Dillgebiet bewilligte sie für deren Kohlenbezüge für die Zeit vom 8. Juli 1895 bis einschl. des 30. Juni 1898 einen zu den Einheitssätzen des Rohstofftarifs (für die in Betracht kommenden Entfernungen = 2,2 + 7) berechneten Ausnahmetarif, der eine durchschnittliche Ermäßigung von 5 ℳ für 10 t brachte. (Als infolge Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe am 1. April 1897 die Ausnahmetarife für Steinkohle, soweit sie nicht bereits niedrigere Sätze enthielten, auf die Sätze des Rohstofftarifs allgemein ermäßigt wurden, kam der besondere Ausnahmetarif für Puddelkohle nach dem Siegerland usw. in Wegfall.)

c) Steinkohlen und Koks vom Ruhrbezirk nach dem Siegerland und dem Lahn- und Dillgebiet (zum Betriebe von Eisenwerken).

Im Mai 1904 beantragten die Handelskammer und der berg- und hüttenmännische Verein zu Siegen, die Fracht für Steinkohlen und Koks vom Ruhrbezirk nach dem Siegerland auf die in der umgekehrten Richtung für Eisenerz geltenden Ausnahmesätze (Einheitssätze 1,25 + 6) zu ermäßigen. Die Frachtermäßigung sei notwendig, um den Eisenerzbergbau und die Eisenindustrie des Siegerlandes lebensfähig zu erhalten. Im Hauptabsatzgebiet für siegerländer Eisenerze und Roheisen, dem Ruhrbezirk, habe das billige Angebot von ausländischen Eisenerzen die Verwendung der siegerländer Erze immer mehr eingeschränkt; das Roheisen aber könnten die Hochofenwerke des Ruhrbezirks wegen der billigeren Preise der ausländischen Eisenerze und der geringen Fracht für Koks billiger herstellen, als es vom Siegerland dahin geliefert werden könne. Der Rückgang des Absatzes von Eisenerzen und Roheisen nötige die siegerländer Industrie, das Roheisen selbst zu verarbeiten.

Je weiter aber die Verarbeitung auf dem Wege nach dem fertigen Erzeugnis fortschreite, umsomehr machten sich die Unterschiede in den Frachten zugunsten des Ruhrbezirks und zum Nachteil des Siegerlandes bemerkbar.

Der Antrag, dem sich die Handelskammern in Wetzlar und Siegen für den Eisenerzbau und die Eisenindustrie ihrer Bezirke anschlossen, gab zu sorgfältiger Untersuchung zunächst in dem Bezirkseisenbahnrat Köln und sodann im Ausschuß des Landeseisenbahnrats Anlaß, zu dessen Sitzung besondere Sachverständige hinzugezogen wurden.

Das Ergebnis der Beratungen ging dahin, daß der Ausschuß (Sitzung vom 18. November 1904) in der Überzeugung, daß es sich darum handle, die Eisenindustrie des Sieg-, Lahn- und Dillgebietes vor dem drohenden Untergang zu bewahren, es als Pflicht der Staatsregierung erachtete, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln rechtzeitig helfend einzugreifen. Bei Erörterung der Frage, ob die Frachtermäßigung ohne erhebliche Benachteiligung der Industrie anderer Plätze gewährt werden könne, ging der Ausschuß davon aus, daß bei dem Sieg-, Lahn- und Dillgebiet ganz außergewöhnliche Verhältnisse vorlägen, die die Anwendung von Ausnahmemaßregeln im strengen Sinne des Wortes zweifellos rechtfertigten. Über die Höhe der zu gewährenden Frachtermäßigung waren die Ansichten der Ausschußmitglieder geteilt.

Der Landeseisenbahnrat trat im wesentlichen den Erwägungen und dem Vorschlage des Ausschusses teils einstimmig, teils mit großer Mehrheit bei. Es wurde ein Streckensatz von 1,25 Pf. für 1 tkm empfohlen.

Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats, jedoch wurde ein Streckensatz von 1,4 Pf. für 1 tkm für ausreichend erachtet. Nach dem Lahn- und Dillgebiet wurde dieser Streckensatz nicht durchgerechnet. Die Stationen in diesem Gebiet erhielten vielmehr für Kohlen die für die Station Siegen als Mittelpunkt des Siegerlandes eingetretenen Frachtermäßigungen. Hierfür war die Erwägung maßgebend, daß die wirtschaftliche Lage des Eisengewerbes an der Lahn und Dill bei weitem nicht so ungünstig war wie im Siegerland, wo sich die Produktionsverhältnisse im Laufe der Zeit wesentlich verschoben hatten.

Die bestehenden Koksfrachten wurden auf die neuen ermäßigten Kohlenfrachten herabgesetzt.

Der Ausnahmetarif trat am 15. Januar 1905 mit Geltung für 5 Jahre bis einschließlich des 14. Januar 1910 in Kraft.

II.

Steinkohlen und Koks zum Betriebe von Eisenwerken.

Anträge

1. des Eisenblechwalzwerks in Schladern,
2. des Lennegebiets:
   a) des Kreises Altena,
   b) der Martin-, Puddel- und Walzwerke an der unteren Lenne bis zur Station Letmathe hinab,
   c) des Handelskammerbezirks Altena,
3. des Puddelwerks in Ründeroth,
4. der Aßlarer Hütte bei Wetzlar (Drahtzieherei),
5. der Friedrich-Wilhelms-Hütte a. d. Sieg,
6. der mittelrheinischen Hochofenwerke bei Engers, Neuwied und Porz-Urbach,
7. des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins in Osnabrück,
8. der Mathildenhütte in Harzburg,
9. des Eisenhüttenwerks in Thale,
10. des Lahn- und Dillbezirks (Durchrechnung der dem Siegerland bewilligten Einheitssätze 1,4 + 6).

Bald nach Bekanntwerden des siegerländer Antrages (s. S. 77) wurden von den vorstehend genannten Eisenwerken Anträge auf Gewährung gleicher Frachtvergünstigungen gestellt und von den zuständigen Eisenbahndirektionen unter Anhörung der Bezirkseisenbahnräte untersucht.

Dem Landeseisenbahnrat wurden sie in der Sitzung vom 5. Dezember 1905 vorgelegt. In Übereinstimmung mit seinem Ausschuß befürwortete er die Ablehnung der von den Eisenwerken unter den Nummern 1 bis 6 gestellten Anträge.

Zu Nr. 7 anerkannte der Landeseisenbahnrat in Übereinstimmung mit dem Ausschuß, daß im Osnabrücker Bezirk eine gleiche Notlage vorhanden sei, wie im Siegerland. Von dem Hochofenbetrieb der Georgsmarienhütte sei der Fortbestand des Eisenerzbergbaues am Teutoburger Walde abhängig. Er empfahl die Einheitssätze 1,4 + 6.

Ebenso anerkannte der Landeseisenbahnrat, daß bei der Mathildenhütte (Nr. 8) gleiche Verhältnisse vorlägen, wie im Siegerland. Auch im Harz handele es sich um die Erhaltung eines alten Eisenerzbergbaues und

der auf ihn gegründeten Eisenindustrie. In Übereinstimmung mit dem Ausschuß empfahl er die Gewährung der Einheitssätze 1,6 + 6.

Die Beschlußfassung über den Antrag des Eisenhüttenwerks Thale (Nr. 9) erfolgte in der Sitzung vom 12. und 13. Juni 1906 dahin, daß das Vorhandensein einer Notlage dieses Hüttenwerks verneint und also die Gewährung von Ausnahmetarifen widerraten wurde.

Nr. 10. Die Handelskammern zu Wetzlar, Limburg a. d. Lahn, Dillenburg und Gießen sowie der berg- und hüttenmännische Verein für die Lahn-, Dill- und benachbarten Reviere zu Wetzlar hatten am 20. März 1905 beantragt, die Einheitssätze 1,4 + 6 auch nach den Stationen im Lahn- und Dillgebiet durchzurechnen.

Der Antrag wurde im wesentlichen damit begründet, daß das Siegerland mit dem Lahn- und Dillgebiet wegen der vielfach anzutreffenden Gleichartigkeit der Produktionsbedingungen und der mannigfachen Wechselbeziehungen ein gemeinsames Wirtschaftsgebiet bilde und von jeher auch eisenbahntarifarisch als solches behandelt worden sei.

Der Landeseisenbahnrat hielt in Übereinstimmung mit dem Ausschuß diese Ausführungen für zutreffend und empfahl, weitere Frachtermäßigungen für Kohlen und Koks auch dem Lahn- und Dillbezirk zu gewähren.

Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte im allgemeinen in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats. Für die Stationen Georgsmarienhütte und Osnabrück wurden die Einheitssätze 1,5 + 6 bewilligt; sie traten gleichzeitig mit denen für die Station Vienenburg am 15. Januar 1906 mit Gültigkeit bis einschließlich des 14. Januar 1910 in Kraft. Den neuen Frachtsätzen für das Lahn- und Dillgebiet wurden die Frachtermäßigungen zugrunde gelegt, die für die Station Burbach in Westfalen als weitestgelegene Station des Siegerlandes eingetreten waren. Diese neuen Frachtsätze wurden am 1. Januar 1906 ebenfalls mit Gültigkeit bis einschließlich des 14. Januar 1910 eingeführt.

III.

Steinkohlen und Koks zum Betriebe von Eisenwerken (auch Roheisen).

Anträge

1. des Lennebezirks des Kreises Iserlohn (Station Hohenlimburg),

2. der Puddel- und Schweißeisenwalzwerke in Rheinland und Westfalen (ohne Siegerland),
3. der Prinz Leopold-Hütte bei Empel,
4. der Jünkerather Gewerkschaft (Eifel).

Auch die vorbezeichneten Werke hatten unter Berufung auf die dem Siegerland zuteil gewordenen Frachtermäßigungen die gleichen oder ähnliche Tariferleichterungen für ihre Bezüge von Steinkohlen und Koks beantragt, die Jünkerather Gewerkschaft auch für ihre Roheisenbezüge.

In Übereinstimmung mit dem Ausschuß beschloß der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 12. und 13. Juni 1906, die Anträge nicht zu befürworten.

Die Entschließung der Königlichen Staatsregierung erfolgte im Sinne dieses Gutachtens.

12. Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb; Roheisen.

Am 1. Januar 1890 war der sog. Rohstofftarif in Kraft getreten.*) Nachdem schon im Laufe des Sommers 1890 eine ruhigere Entwicklung der wirtschaftlichen Bewegung eingetreten war, wurden die Königlichen Eisenbahndirektionen in Breslau und Köln beauftragt, unter Anhörung der Bezirkseisenbahnräte die Frage der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe, Erze und Kalksteine zu prüfen. Der Rohstofftarif brachte den verschiedenen Hochofenbezirken im Westen für Koks (und Kokskohlen) wegen der Entfernungsunterschiede sehr ungleiche Vorteile und führte für Eisenerze in den wichtigsten Entfernungen keine oder nur geringe Frachtermäßigungen herbei. Aus der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe und Erze konnten wesentliche Vorteile nur die Hochofenwerke in Lothringen, Luxemburg, am Mittelrhein und im Saargebiet (diese ganz besonders) erzielen, dagegen erhielten die Werke des Ruhrbezirks sowie im Lahn-, Dill- und Sieggebiet nur geringe Frachtermäßigungen oder gingen leer aus. Mit Rücksicht hierauf kam die Einführung eines besonderen Ausnahmetarifs für Eisenerz in Frage, für dessen Sätze die Eisenbahndirektionen Vorschläge machten.

Die Bezirkseisenbahnräte zu Köln und Breslau befürworteten in den Sitzungen vom 6. und 9. Dezember 1890 die Einführung eines besonderen Ausnahmetarifs für Eisenerz, Kiesabbrände und eisenhaltige Schlacken nach

*) Vergl. S. 40 ff.

Hochofenstationen auf der von der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) in Köln vorgeschlagenen Grundlage.

Der Landeseisenbahnrat schloß sich in der Sitzung vom 22. Mai 1891 in Übereinstimmung mit seinem Ausschuß dem Gutachten der Bezirkseisenbahnräte an.

Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte in Übereinstimmung mit diesem Gutachten. Der neue Eisenerztarif trat am 1. Mai 1893 in Kraft. Er enthielt auch Ausnahmefrachtsätze für Koks (später auch für Kokskohlen) zum Hochofenbetrieb mit den Einheitssätzen 2,2 + 7. Für Eisenerz von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk ergab sich danach eine Frachtermäßigung von 1,50 *M* für die Tonne, für Koks und Kokskohlen in umgekehrter Richtung eine solche von 0,50 *M*.

Schon bald nach der Einführung dieses Ausnahmetarifs wurde von Vertretern der Hochofenindustrie des Ruhrbezirks erklärt, daß die Frachtermäßigung von durchschnittlich 1,50 *M* für die Tonne nicht ausreiche, um dauernd den Bezug von Eisenerz aus Lothringen und Luxemburg zu ermöglichen. Die nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf beantragte daher unter dem 4. Januar 1895 weitere Ermäßigungen. Wegen hoher Preise für Puddelschlacke und infolge der Erschöpfung der Raseneisenerzlager seien die Selbstkosten des Roheisens im Ruhrbezirk viel bedeutender gestiegen, als in Lothringen-Luxemburg und im Saarbezirk. Weiter wurde die Notwendigkeit des Schutzes der nationalen Arbeit auf dem Weltmarkt, das nationalwirtschaftliche Interesse an der Verwendung inländischer Eisenerze statt ausländischer sowie die Möglichkeit hervorgehoben, mit Hilfe billiger Tarife die bisher leer nach dem Ruhrbezirk zurücklaufenden Kokswagen genügend auszunutzen.

Der Aachener Hüttenverein zu Rote Erde bei Aachen (der Eisenerzgruben und Hochöfen in Luxemburg besitzt) und die Rombacher Hüttenwerke (Lothringen) stellten Gegenanträge auf Ablehnung der weiteren Frachtermäßigung für Eisenerz oder auf Gewährung eines Ausgleichs durch Ermäßigung der Koks- und der Roheisenfracht.

Diese Anträge führten in den folgenden Jahren zu eingehenden Untersuchungen, die durch die Bezirkseisenbahnräte in Verbindung mit den Eisenbahn- und den Bergwerksdirektionen und den Verwaltungsbehörden in den preußischen und den elsaß-lothringischen Landesteilen, ferner von dem Landeseisenbahnrat und dessen Ausschuß geführt wurden. Allen Beteiligten, den Industriellen und den Bergwerksbesitzern der durch die Tarifmaßnahmen betroffenen Gebiete wurde in vollem Umfang Gelegenheit gegeben, ihre — vielfach sich entgegen-

stehenden — Anschauungen zur Geltung zu bringen, und ein reiches Material wurde zutage gefördert.

Der Landeseisenbahnrat hat zweimal, am 11. Dezember 1896 und am 10. Dezember 1897, über die Frage verhandelt. Beiden Sitzungen waren solche des Ausschusses vorangegangen.

Das Schlußergebnis der Beratungen ging dahin, daß er empfahl,

1. einen ermäßigten Tarif für Eisenerze von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk einzuführen zu den Einheitssätzen 1,8 + 7 bis 100 km; + 1,5 von 101—150 km; + 1,0 über 150 km.
2. die Roheisenfracht für den Versand von Lothringen-Luxemburg nach der Saar und der Ruhr herabzusetzen.

Das Gutachten begegnete Bedenken bei den Eisenindustriellen in Lothringen und Luxemburg, die zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs ihrer Werke mit denen der Ruhr außer der Ermäßigung der Fracht für Roheisen eine solche für Koks von der Ruhr nach ihren Gebieten für erforderlich hielten und ihre Wünsche in Eingaben an die Regierung und das Abgeordnetenhaus usw. begründeten.

Nochmals wurden diese Wünsche geprüft und von den Eisenbahndirektionen nunmehr folgende Vorschläge gemacht:

1. für Eisenerz einen allgemeinen Ausnahmetarif nach Hochofenstationen einzuführen, der, wie vom Landeseisenbahnrat befürwortet, die Frachtsätze von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk um durchschnittlich 1,20 *M* für die Tonne, nach dem Saarbezirk um 30 bis 40 *Pf* ermäßige,
2. als Ausgleich den Hochofenwerken im Minettebezirk eine Verbilligung der Koksfracht vom Ruhrbezirk um 50 *Pf* für die Tonne, vom Aachener Bezirk um 30 *Pf* und vom Saarbezirk um 20 *Pf* zu gewähren.

Die Königliche Staatsregierung entschied im Sinne dieses Vorschlages.

Der neue Ausnahmetarif trat am 1. Juni 1901 in Kraft. Für Eisenerz galt er anfänglich nur im Versande von den Gewinnungsstationen, später im Staatsbahnbereich auch von allen anderen Stationen.

Am 1. März 1908 wurde er nach Befürwortung durch den Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 6. und 7. Dezember 1907 auch auf Eisenerz und Schlacken aus Frankreich im Versande von den deutsch-französischen Grenzstationen ausgedehnt.

13. Gießereiroheisen nach den vom ausländischen Wettbewerb umstrittenen Absatzgebieten.

Um dem einheimischen Gießereiroheisen den Wettbewerb mit dem in den Maschinenbaustalten und Gießereien Niederschlesiens und in Frankfurt a. O. zur Verwendung kommenden englischen und schottischen Roheisen zu erleichtern, war i. J. 1886 ein Ausnahmetarif für Gießereiroheisen von Oberschlesien und westlichen Hochofenbezirken nach Stationen an und in der Nähe der Oder (Breslau, Glogau, Sprottau, Frankfurt a. O. usw.) eingeführt worden (Streckensatz 2 ₰ für 1 tkm ohne Abfertigungsgebühr). Unter Berufung hierauf beantragten Mitglieder des Bezirkseisenbahnrats in Cöln i. J. 1887 die gleiche Frachtermäßigung für Gießereiroheisen von westlichen Hochofen bezirken in der Richtung nach Berlin, Hamburg und Schleswig-Holstein, weil nach den Verbrauchsplätzen links und rechts der Elbe, in Mecklenburg und Schleswig-Holstein beträchtliche Mengen ausländischen Gießereiroheisens eingeführt würden, die bei Gewährung der beantragten Frachtermäßigung durch das inländische Erzeugnis ersetzt werden könnten.

Der Bezirkseisenbahnrat in Cöln befürwortete den Antrag. Gegen diesen Tarif waren zwar Bedenken erhoben worden wegen der Absatzverschiebungen, die zum Nachteil der Hochofenwerke im Harz, in der Provinz Hannover und in Oberschlesien eintreten könnten, doch wurde diesen Bedenken eine entscheidende Bedeutung nicht beigemessen. Auch die Bezirkseisenbahnräte in Magdeburg und Hannover sprachen sich zugunsten des Antrages aus, der in Magdeburg mit dem Vorbehalt, daß gleichartige Ausnahmetarife nach denselben Verbrauchsgebieten auch von den Hochofenstationen im Harz und in der Provinz Hannover gewährt würden, der in Hannover in der Voraussetzung, daß in den Ausnahmetarif auch Berlin und Spandau sowie die Stationen an der Weser als Empfangsstationen aufgenommen würden. Die beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen waren dem Gutachten der Bezirkseisenbahnräte beigetreten.

Der Landeseisenbahnrat befürwortete in der Sitzung vom 7. und 8. Dezember 1888, dem Vorschlage seines Ausschusses folgend, ebenfalls den Antrag in der Erwägung, daß vom nationalwirtschaftlichen Standpunkte dahin gestrebt werden müsse, das ausländische Gießereiroheisen auf dem deutschen Markt durch inländisches zu ersetzen. Er sprach sich ferner dafür aus, als Empfangsstationen nicht nur, wie vom Ausschuß vorgeschlagen, die Stationen in der Nähe der Elbe aufzunehmen, sondern auch die Stationen

in der Nähe der Ems (Leer, Norden), ferner Berlin mit Umgebung (namentlich Spandau) und die Stationen in Mecklenburg und Schleswig-Holstein, für die ebenfalls ein erheblicher Verbrauch von ausländischem Roheisen nachgewiesen sei.

Die Entscheidung der Königlichen Staatsregierung erfolgte in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats. Die Einführung des Ausnahmetarifs verzögerte sich wegen der inzwischen eingetretenen erheblichen Verschiebung der Preisverhältnisse bis zum 1. April 1891.*)

14. Baumwolle von den deutschen Seehäfen.

Im Interesse der weiteren Entwickelung des Baumwollgeschäfts in Bremen, und um die deutschen Spinnereien bei ihrer Versorgung mit Baumwolle von den englischen Märkten unabhängiger zu machen, beantragte im Jahre 1888 der Verein „Bremer Baumwollenbörse“ mit Unterstützung anderer Interessenten die annähernde Gleichstellung der beim Baumwollenbezuge über Bremen sich ergebenden höheren Frachtkosten mit den Frachten der belgischen und holländischen Hafenplätze, sowie der Mittelmeerhäfen. Die Untersuchungen der Eisenbahndirektionen führten zu dem Ergebnis, daß wegen der billigeren Frachtsätze, die den ausländischen Häfen teils auf dem Bahnwege, teils auf dem Wasserwege zur Verfügung stehen und auch über andere deutsche Häfen bei Benutzung inländischer Wasserwege sich ergeben, der Bezug der Baumwolle über die Weserhäfen vielfach erschwert werde. Mit Rücksicht hierauf und im Hinblick auf die hohe Bedeutung einer Stärkung des Bremer Baumwollmarktes für das deutsche Spinnereigewerbe wurde das Bedürfnis für eine Herabsetzung der Baumwollfrachten im Versand von den deutschen Seehäfen von den Eisenbahndirektionen anerkannt und die Bewilligung der Einheitssätze 2,2 + 12 vorgeschlagen, jedoch unter Beschränkung auf den dem niederländischen und belgischen Wettbewerb besonders ausgesetzten Verkehr nach Rheinland-Westfalen, dem Elsaß und der Schweiz.

In der Sitzung vom 7. Dezember 1888 befürwortete der Landeseisenbahnrat diesen Vorschlag, sprach dabei aber zugleich den Wunsch aus, daß die Ermäßigungen auch auf die Richtungen nach Sachsen, Schlesien, Bayern und Böhmen ausgedehnt würden. Im Jahre 1889 wurde der Tarif im Verkehr

*) Vom 1. Juli 1901 ab wurde der Ausnahmetarif weiter ermäßigt (Tarifbildung von 151—600 km 1,5 ℳ für 1 tkm anzustoßen an den Satz des Spezialtarifs III für 150 km über 600 km Rohstofftarif).

nach Rheinland, Westfalen, Südwestdeutschland und der Schweiz eingeführt, von seiner Ausdehnung auf die übrigen deutschen Spinnereigebiete jedoch einstweilen abgesehen, weil im Versand nach diesen eine Unterstützung der deutschen Seehäfen damals entbehrlich erschien. Mit Rücksicht auf Beschwerden über Benachteiligung gegenüber den west- und südwestdeutschen Spinnereien und da der Wettbewerb der außerdeutschen Häfen im Laufe der Jahre sich auch bei Versorgung der bisher nicht begünstigten Spinnereien geltend machte, wurden i. J. 1893 im Versand nach Bayern ermäßigte Ausnahmetarife zu den Einheitssätzen 3,06 + 12 und 1894 nach Sachsen zu 3,0 + 12 bewilligt, während die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse der schlesischen Textilindustrie 1893 zur Einführung eines Staffeltarifs nach schlesischen Spinnereistationen Anlaß gaben (bis 100 km 4,5 + 12, darüber + 2,0). Auf staffelförmiger Grundlage (bis 600 km 3,0 + 12, darüber + 2,0) wurden 1907 auch die Ausnahmesätze nach Württemberg und Bayern umgerechnet.

Die Tätigkeit, die der Landeseisenbahnrat in dem ersten Vierteljahrhundert seines Bestehens entfaltet hat, ist, wie die vorstehende Darstellung ergibt, eine durchaus ersprießliche gewesen. Sie hat sich auf die verschiedensten und wichtigsten Gebiete des wirtschaftlichen Lebens im Lande erstreckt. Alle Fragen sind mit Gründlichkeit durchberaten und in andauernder Fühlung mit den wirtschaftlichen Kreisen des ganzen Landes beleuchtet worden. Die Beschlüsse sind mit Sachkenntnis, stets auch unter Würdigung der finanziellen Lage des Staats getroffen. Wiederholt hat der Landeseisenbahnrat in Verkehrsfragen selbst Anträge gestellt und zu Untersuchungen angeregt, die die Eisenbahnverwaltung zur Vornahme wichtiger Tarifänderungen bestimmt haben. In der ganz überwiegenden Mehrzahl der Fälle hat die Staatsregierung dem Gutachten des Landeseisenbahnrats folgen und die von ihm beantragten Maßnahmen einführen können. Wo dies nicht geschehen ist, wo die Regierung den Äußerungen der Minderheit beitrat, oder aus besonderen Gründen einen Antrag nicht genehmigen konnte, ist dies dem Landeseisenbahnrat mitgeteilt und damit auch in diesen Fragen vor dem ganzen Lande die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung offen und rückhaltlos dargelegt worden. Demselben Zweck dient die jährliche Mitteilung der Verhandlungen und der darauf getroffenen Entscheidungen an beide Häuser des Landtags.

Diese haben wiederholt Gelegenheit genommen, über wichtige Tariffragen eine Aussprache im Landtage herbeizuführen; und die Volksvertretung bleibt auf diese Weise über die Tarifpolitik der Regierung fortlaufend unterrichtet.

Auch die vorstehende Denkschrift legt Zeugnis dafür ab, daß sich die vor nunmehr einem Menschenalter getroffene neue Einrichtung der wirtschaftlichen Beiräte der Eisenbahnverwaltungen wohl bewährt hat. Dafür spricht aber ferner die Tatsache der weiten Verbreitung dieser Beiräte in anderen Ländern und der Einführung von Beiräten auch für andere Verkehrszweige. Durch § 17 des preußischen Gesetzes vom 1. April 1905, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen (Gesetzsamml. S. 179), ist die Bildung eines aus Kommissarien der Regierung und Vertretern der verschiedenen in Betracht kommenden Interessen bestehenden Wasserstraßenbeirats vorgesehen, der durch Allerhöchste Verordnung vom 25. Februar 1907 (Gesetzsamml. S. 31) eingesetzt ist. Die Bestimmungen dieser Verordnung lehnen sich, soweit abweichende tatsächliche Verhältnisse nicht entgegenstehen, an die des Gesetzes vom 1. Juni 1882 über die Bezirkseisenbahnräte usw. an. Es sind schon, als die preußischen Eisenbahnbeiräte zunächst im Verwaltungswege eingesetzt wurden, gleichzeitig oder kurze Zeit später in allen deutschen Staaten mit Staatsbahnbesitz Eisenbahnbeiräte in ähnlicher Zusammensetzung und mit ähnlichen Befugnissen wie die preußischen errichtet worden: in Bayern (Kgl. Verordnung vom 16. März 1881, neuerdings geändert durch Kgl. Verordnung vom 15. August 1908), in Sachsen (Kgl. Verordnung vom 9. Juli 1881), in Württemberg (Kgl. Verordnung vom 20. März 1881), in Baden (Verordnung vom 4. November 1880), in Mecklenburg-Schwerin (Verordnung vom 12. Mai 1890) und in Oldenburg (Gesetz vom 7. Januar 1903, in Oldenburg hatte früher, u. zw. schon seit 1877, eine freie Vereinigung zur Wahrnehmung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen bestanden). Weiterhin bestehen Eisenbahnbeiräte in den meisten europäischen Staaten, in denen das Staatsbahnsystem ausschließlich herrscht, oder Staatsbahnen neben den Privatbahnen vorhanden sind. Es sind dies Österreich, Ungarn, die Schweiz, Frankreich — comité consultatif des chemins de fer —, Italien, Dänemark, Schweden und Rußland. Bei der Begründung und dem Erlaß der einschlägigen Gesetze und Verordnungen sind häufig die in Preußen gemachten Erfahrungen verwertet worden.

Auch in den Ländern des reinen Privatbahnsystems, in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Großbritannien, wird häufig von der Einrichtung der Eisenbahnbeiräte mit Anerkennung gesprochen und sie den dortigen

Privatbahnen zur Nachahmung empfohlen, die Regierungen zum Erlaß von Gesetzen hierüber angeregt. Im Jahre 1886 entsandte der Senat der Vereinigten Staaten einen hervorragenden Fachmann nach Deutschland zum Studium der wirtschaftlichen Beiräte. In einem Bericht vom 18. Januar 1887 sprach dieser sich anerkennend über die Einrichtung aus. In dem Buche eines anderen Fachmannes*) wird der Tätigkeit der Beiräte in Deutschland reiches Lob gespendet und ihre Bedeutung für die Wahrnehmung einer sachgemäßen Tarifpolitik hervorgehoben. Ganz neuerdings hat ein englischer Volkswirt, der in der Eisenbahntarifpolitik sonst einen streng privatwirtschaftlichen Standpunkt einnimmt, den englischen Privatbahnen als ein wirksames Mittel, gesunde, den allgemeinen wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechende Tarife aufzustellen, die Errichtung von Eisenbahnräten nach dem Muster der preußischen — die er zutreffend darstellt — empfohlen.**) „Ihre streng sachlichen Verhandlungen sind öffentlich, ihre Beschlüsse werden bekannt gemacht, sind aber für die Verwaltung nicht bindend. Diesen Umständen verdanken sie hauptsächlich ihren unbestreitbaren Erfolg.“

Aus diesen Tatsachen und solchen Äußerungen wird der Landeseisenbahnrat die Überzeugung gewinnen, daß seine mühevolle, aufopfernde Mitwirkung bei der Beratung aller wichtigen Eisenbahnverkehrsfragen von großem Nutzen gewesen ist, daß er sich hiermit wahrhaft verdient gemacht hat um die Förderung der wirtschaftlichen Wohlfahrt unseres Vaterlandes.

*) B. H. Meyer, Professor an der Universität in Madison, zurzeit Vorsitzender des Eisenbahnaufsichtsamtes des Staates Wisconsin — Railway Legislation in the United States. (1903) S. 29 ff.

**) W. M. Acworth in einem im September 1908 in Dublin gehaltenen Vortrage.

Anlagen.

Anlage 1.

Gesetz, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrates für die Staatseisenbahnverwaltung.

Vom 1. Juni 1882.

(Gesetzsamml. S. 313 ff.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc., verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Einleitende Bestimmungen.

Zu beirätlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen (§§ 6, 14) werden bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen errichtet:

a) Bezirkseisenbahnräte als Beiräte der Staatseisenbahndirektionen;

b) ein Landeseisenbahnrat als Beirat der Zentralverwaltung der Staatseisenbahnen.

§ 2.

A. Bezirkseisenbahnräte.

Zahl.

Für den Bezirk einer jeden Staatseisenbahndirektion wird ein Bezirkseisenbahnrat errichtet. Auf Anordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten kann jedoch ausnahmsweise statt dessen der Bezirkseisenbahnrat für mehrere Staatseisenbahndirektions-Bezirke errichtet werden.

§ 3.

Zusammensetzung und Wahl.

Die Bezirkseisenbahnräte werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft zusammengesetzt.

Die Mitglieder, sowie die im Falle der Behinderung von Mitgliedern eintretenden Stellvertreter werden von den Handelskammern, kaufmännischen Korporationen und den landwirtschaftlichen Provinzialvereinen (Zentral

bezirksvereinen), sowie von anderen, durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu bestimmenden Korporationen und Vereinen auf drei Jahre gewählt.

Die Zahl der Mitglieder und Stellvertreter, sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Interessentenkreise bestimmen die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

§ 4.

Zulassung außerpreußischer Teilnehmer.

Wo der Bezirk einer Staatseisenbahndirektion außerpreußisches Gebiet — innerhalb des Deutschen Reiches — umfaßt, können auf den Wunsch der beteiligten wirtschaftlichen Kreise unter Zustimmung der betreffenden Regierung auch aus diesem Gebiet Vertreter des Handelsstandes, der Industrie oder der Land- und Forstwirtschaft zur Teilnahme an den Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrates zugelassen werden. Die Anzahl derselben und die Art ihrer Einladung bestimmt der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 5.

Ausschüsse.

Jeder Bezirkseisenbahnrat kann zur Vorbereitung seiner Beratungen einen ständigen Ausschuß aus seiner Mitte bestellen.

§ 6.

Zuständigkeit.

Der Bezirkseisenbahnrat ist von der betreffenden Staatseisenbahndirektion in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören. Namentlich gilt dies von wichtigeren Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife.

Der Bezirkseisenbahnrat kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbständig Anträge an die Staatseisenbahndirektion richten und von dieser Auskunft verlangen.

Wenn die Eisenbahndirektion wegen Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Bezirkseisenbahnrates wichtigere zur Beiratszuständigkeit des letzteren gehörige Maßregeln getroffen hat, so muß sie hiervon dem ständigen Ausschusse (§ 5) und dem Bezirkseisenbahnrate bei deren nächstem Zusammentritt Mitteilung machen.

§ 7.

Geschäftsordnung.

Der Geschäftsgang des Bezirkseisenbahnrates und des Ausschusses, sowie die Organisation des letzteren wird durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu genehmigendes Regulativ, welches der Bezirkseisenbahnrat entwirft, geordnet.

Das Regulativ hat auch die erforderlichen Bestimmungen über den Vorsitz im Bezirkseisenbahnrat und Ausschuß, sowie über die periodischen Sitzungen des ersteren zu treffen.

Es muß eine wenigstens zweimal im Jahre stattfindende Zusammenberufung des Bezirkseisenbahnrates anordnen.

§ 8.

Zuziehung anderer Eisenbahnverwaltungen und Staatsbehörden.

Den Sitzungen des Bezirkseisenbahnrates können auf Einladung des Präsidenten der Staatseisenbahndirektion auch Vertreter anderer Eisenbahnverwaltungen oder Staatsbehörden beiwohnen.

§ 9.

Vorerhebungen.

Erachtet der Bezirkseisenbahnrat bei seiner Beschlußfassung Vorerhebungen für erforderlich, so erfolgen dieselben durch die betreffende Staatseisenbahndirektion.

§ 10.

B. Landeseisenbahnrat.

Zusammensetzung.

Der Landeseisenbahnrat besteht:

a) aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter;
   dieselben werden vom Könige, und zwar auf die Dauer von drei Jahren ernannt;

b) aus drei von dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, drei von dem Minister für Handel und Gewerbe, zwei von dem Minister der Finanzen, sowie zwei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Dauer von drei Jahren berufenen Mitgliedern, nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern;
   ausgeschlossen sind unmittelbare Staatsbeamte;

c) aus je einem Mitgliede für den Regierungsbezirk Cassel, den Regierungsbezirk Wiesbaden, die Stadt Berlin und die Stadt Frankfurt a. M.;

aus je zwei Mitgliedern für die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schleswig-Holstein, Hannover;

aus je drei Mitgliedern für die Provinzen Schlesien, Sachsen, Westfalen und die Rheinprovinz,

nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern.

Dieselben werden durch die Bezirkseisenbahnräte aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie oder des Handelsstandes innerhalb der Provinz, beziehungsweise des Regierungsbezirks oder der Stadt auf die Dauer von drei Jahren gewählt, nach Maßgabe eines durch Königliche Verordnung festgestellten Verteilungsplanes.

§ 11.

Zuziehung von Sachverständigen.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten bleibt es vorbehalten, in geeigneten Fällen Spezialsachverständige bei den Beratungen behufs Auskunfterteilung zuzuziehen.

§ 12.

Ausschuß.

Aus seiner Mitte bestellt der Landeseisenbahnrat einen ständigen Ausschuß zur Vorbereitung seiner Beratungen.

§ 13.

Zusammensetzung des Ausschusses.

Der Ausschuß besteht aus dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnrates, oder dessen Stellvertreter (§ 10 littr. a), und vier von dem Landeseisenbahnrate aus seiner Mitte erwählten Mitgliedern und vier Stellvertretern.

§ 14.

Zuständigkeit des Landeseisenbahnrates.

Dem Landeseisenbahnrate sind zur Äußerung vorzulegen:

1. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats beizufügende Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter;

2. die Allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation);
3. die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differenzialtarifen (unregelmäßig gebildeten Tarifen);
4. Anträge auf allgemeine Änderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen.

Auch hat der Landeseisenbahnrat in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten.

Der Landeseisenbahnrat kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbständige Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten richten und von diesem Auskunft verlangen.

§ 15.

Berufung des Landeseisenbahnrates.

Der Landeseisenbahnrat wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach Bedürfnis, mindestens aber zweimal im Jahre, nach Berlin berufen.

Die Tagesordnung für die Sitzungen, insoweit dieselbe Gegenstände der im § 14 bezeichneten Art umfaßt, ist mindestens acht Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

§ 16.

Nachträgliche Mitteilung vorläufiger Anordnungen der Staatsregierung an den Landeseisenbahnrat und Ausschuß.

Die von der Staatsregierung bei Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Landeseisenbahnrates in Angelegenheiten der im § 14 bezeichneten Art getroffenen Anordnungen sind dem Ausschusse und dem Landeseisenbahnrate bei dem nächsten Zusammentritt mitzuteilen.

§ 17.

Geschäftsordnung.

Der Geschäftsgang in den Sitzungen des Landeseisenbahnrates wird durch ein von diesem zu entwerfendes und von dem Staatsministerium zu genehmigendes Regulativ geordnet.

Der Ausschuß regelt seine Geschäftsordnung selbständig.

§ 18.

Vorerhebungen.

Erachtet der Landeseisenbahnrat oder der Ausschuß Vorerhebungen für erforderlich, so erfolgen dieselben durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 19.

Mitteilung der Verhandlungen des Landeseisenbahnrates an den Landtag.

Die Verhandlungen des Landeseisenbahnrates werden von dem Minister der öffentlichen Arbeiten unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen ebenso wie die Normaltransportgebühren für Personen und Güter dem Landtage regelmäßig mitgeteilt.

§ 20.

Festsetzung der Normaltransportgebühren.

Unbeschadet der dem Reiche verfassungsmäßig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahntarifwesen können Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertarifschemas zur Zeit der Publikation dieses Gesetzes bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zwecke der Herstellung der Gleichmäßigkeit der Tarife oder infolge von Änderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen.

§ 21.

Freie Fahrt und Diäten.

Die Mitglieder des Landeseisenbahnrates und die seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugezogenen Sachverständigen (§ 11) erhalten für die Reise nach und von dem Orte der Sitzung, sowie für die Dauer der Sitzung täglich je 15 Mark, soweit dieselben nicht schon anderweit Diäten aus der Staatskasse beziehen.

Auch erhalten dieselben sowie auch die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräte behufs Teilnahme an der Sitzung freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

§ 22.

Erlöschen der Mitgliedschaft im Bezirkseisenbahnrate und Landeseisenbahnrate.

Jeder in der Person eines Mitgliedes des Bezirkseisenbahnrates oder des Landeseisenbahnrates (§ 10 littr. b und c) eintretende Umstand, durch

welchen dasselbe zur Bekleidung öffentlicher Ämter dauernd oder auf Zeit unfähig wird, ebenso wie die Eröffnung des Konkurses über das Vermögen solcher Mitglieder, hat das Erlöschen der Mitgliedschaft zur Folge.

Scheidet aus dieser Veranlassung oder durch Tod oder Verzicht ein Mitglied vor Ablauf der Periode, für welche dasselbe gewählt oder berufen ist, aus, so ist für den Rest der Periode ein neues Mitglied zu wählen beziehungsweise zu berufen.

§ 23.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1883 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 1. Juni 1882.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck. v. Puttkamer. v. Kameke. Maybach. Lucius. Friedberg. v. Goßler.

Anlage 2.

Auszug aus dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes.

Vom 23. Juni 1896.

Genehmigt durch das Gesetz, betr. den Erwerb des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens für den Preußischen und Hessischen Staat, sowie Bildung einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preußen und Hessen, vom 16. Dezember 1896.

(Gesetzsamml. S. 215 ff.)

Artikel 18.

Betriebsverwaltung.

Bezirks- und Landeseisenbahnrat.

(4) Die Beteiligung Hessischer Korporationen und Verbände am Bezirks- und Landeseisenbahnrat soll in der Weise erfolgen, daß

a) für die Direktionen zu Mainz und Frankfurt a. M. ein gemeinschaftlicher Bezirkseisenbahnrat unter Anwendung der Vorschriften des Preußischen Gesetzes, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats für die Staatseisenbahnverwaltung, vom 1. Juni 1882 gebildet wird,

b) von diesem Bezirkseisenbahnrat zwei hessische Vertreter für den Landeseisenbahnrat gewählt werden,

c) der Hessischen Regierung das Recht zusteht, sich durch einen Vertreter bei den Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrats zu beteiligen.

Anlage 3.

Gesetz, betreffend Ergänzung des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats für die Staatseisenbahnverwaltung.

Vom 15. Juni 1906.

(Gesetzsamml. S. 321.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen &c., verordnen unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§ 1.

Dem § 10 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeisenbahnrats für die Staatseisenbahnverwaltung (Gesetzsamml. S. 313), werden folgende neuen Absätze hinzugefügt:

> Aus außerpreußischen Bundesstaaten, deren Gebiet in größerem Umfange von Preußisch-Hessischen Eisenbahnen durchzogen wird, können Vertreter des Handelsstandes, der Industrie oder der Land- und Forstwirtschaft zugelassen werden, wenn die beteiligten wirtschaftlichen Körperschaften dies beantragen und die betreffende Regierung zustimmt.
>
> Ihre Wahl erfolgt durch die Bezirkseisenbahnräte auf die Dauer von drei Jahren.
>
> Die Anzahl der Mitglieder und die wahlberechtigten Bezirkseisenbahnräte werden durch Königliche Verordnung bestimmt.

§ 2.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1907 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 15. Juni 1906.

(L. S.) **Wilhelm.**

Grf. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Studt. Frhr. v. Rheinbaben.
v. Podbielski. v. Einem. v. Bethmann Hollweg. Delbrück.
Zugleich für den Minister der öffentlichen Arbeiten.
Beseler.

Anlage 4.

Allerhöchste Verordnung, betreffend die Wahlen der Mitglieder des Landeseisenbahnrats durch die Bezirkseisenbahnräte.

Vom 31. Dezember 1894.

(Gesetzsamml. 1895 S. 1.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen auf Grund des § 10c des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrates (G.-S. S. 113):

§ 1.

Der Verteilungsplan für die durch die Bezirkseisenbahnräte aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und des Handelsstandes zu wählenden Mitglieder des Landeseisenbahnrats wird unter Abänderung der Verordnung vom 9. Dezember 1891 (G.-S. S. 373) festgestellt, wie folgt:

Provinz (oder Regierungsbezirk und Stadt).	Zahl und Verteilung der Mitglieder und Stellvertreter.			Wahlberechtigter Bezirkseisenbahnrat.
	Land- und Forstwirtschaft.	Industrie.	Handel.	
Ostpreußen	1	—	1	Bromberg.
Westpreußen	1	—	1	
Pommern	1	—	1	Berlin.
Brandenburg	1	1	—	
Berlin	—	1	—	
Schlesien	1	1	1	Breslau.
Posen	1	1	—	
Sachsen	1	1	1	Magdeburg und Erfurt.
Hannover und	1	1	—	Hannover.
Westfalen	1	—	1	
Schleswig-Holstein	1	—	1	Altona.
Westfalen und	—	1	—	Cöln.
Rheinprovinz	1	1	1	
Cassel	1	—	—	Frankfurt a. M.
Wiesbaden	—	1	—	
Frankfurt a. M.	—	—	1	

§ 2.

Mit der Ausführung dieser Verordnung, die am 1. Januar 1895 in Kraft tritt und durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen ist, wird der Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 31. Dezember 1894.

(L. S.) **Wilhelm.**

Frhr. v. Berlepsch. Thielen. v. Hammerstein.

Anlage 5.

Allerhöchste Verordnung, betreffend die Zahl der Mitglieder des Landeseisenbahnrats aus außerpreußischen Bundesstaaten und deren Wahl durch die Bezirkseisenbahnräte.

Vom 10. Oktober 1906.

(Gesetzsamml. S. 412.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c. verordnen auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 15. Juni 1906, betreffend Ergänzung des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats (Gesetzsamml. Seite 321):

§ 1.

Der Verteilungsplan für die durch die Bezirkseisenbahnräte in den Landeseisenbahnrat zu wählenden Vertreter des Handelsstandes, der Industrie und der Land- und Forstwirtschaft aus außerpreußischen Bundesstaaten wird festgestellt, wie folgt:

Bundesstaat	Zahl und Verteilung der Mitglieder und Stellvertreter			Wahlberechtigter Bezirkseisenbahnrat
	Handel	Industrie	Land- und Forstwirtschaft	
Großherzogtum Sachsen-Weimar				
Herzogtum Sachsen-Meiningen				
„ Sachsen-Altenburg				
„ Sachsen-Coburg-Gotha				
„ Anhalt	—	1	1	Erfurt und Magdeburg.
Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen				
„ Schwarzburg-Rudolstadt				
„ Reuß ältere Linie				
„ Reuß jüngere Linie				
Herzogtum Braunschweig				
Fürstentum Waldeck	—	—	1	Hannover.
„ Schaumburg-Lippe				
„ Lippe				
Bremen	1	—	—	Hannover.
Hamburg	1	—	—	Altona.

§ 2.

Mit der Ausführung dieser Verordnung, die am 1. Januar 1907 in Kraft tritt und durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen ist, wird der Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Hubertusstock, den 10. Oktober 1906.

(L. S.) **Wilhelm.**

Breitenbach.

Anlage 6.

Geschäfts-Regulativ für die Beratungen des Landeseisenbahnrates.

§ 1.

Die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landeseisenbahnrate überwiesenen Vorlagen, sowie etwaige Anträge von Mitgliedern auf Beschlußnahme des Landeseisenbahnrates werden dem Vorsitzenden und von diesem dem Ausschuß zur Vorbereitung der Beratungen des Landeseisenbahnrates zugestellt.

Anträge der vorbezeichneten Art bedürfen einer Unterstützung von mindestens drei Mitgliedern.

§ 2.

Gegenstände, welche nicht durch den Ausschuß vorbereitet sind, können nur dann zur Verhandlung im Landeseisenbahnrate gelangen, wenn dieselben vom Minister der öffentlichen Arbeiten, oder — sofern es sich um Anträge von Mitgliedern handelt — von der Mehrheit des Landeseisenbahnrates, als dringlich bezeichnet werden.

§ 3.

Ein Verzeichnis der zur Beratung in einer Sitzungsperiode vorliegenden Gegenstände ist den Mitgliedern und den zu der betreffenden Sitzungsperiode zuzuziehenden Stellvertretern des Landeseisenbahnrates tunlichst gleichzeitig mit der Einladung und der Tagesordnung für die erste Sitzung zuzustellen. Die übrigen Stellvertreter erhalten Abschrift des Verzeichnisses zur Kenntnisnahme.

§ 4.

Mitglieder, welche an der Teilnahme an einer Sitzungsperiode verhindert sind, haben dem Minister der öffentlichen Arbeiten und ihrem Stellvertreter unverzüglich Nachricht zu geben. Der Stellvertreter wird darauf an ihrer Statt zu der Sitzungsperiode hinzugezogen.

§ 5.

Die Tagesordnung in der ersten Sitzung bestimmt der Vorsitzende. Die Tagesordnung für die etwa folgenden Sitzungen wird vom Vorsitzenden am Schluß jeder Sitzung verkündigt. Erhebt sich dagegen Widerspruch, so entscheidet der Landeseisenbahnrat. Änderungen in der Reihenfolge können auf Antrag von Mitgliedern des Landeseisenbahnrates oder auf Wunsch der Kommissarien durch den Landeseisenbahnrat beschlossen werden.

§ 6.

Die Verhandlungen werden von dem Vorsitzenden, in dessen Behinderung von seinem Stellvertreter eröffnet, geleitet und geschlossen.

Dieselben werden eingeleitet durch den Vortrag der von dem Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter, oder von dem Ausschusse bestellten Berichterstatter und soweit solche bestellt sind, der Nebenberichterstatter.

Der Vorsitzende erteilt das Wort nach der Reihe der Meldungen, jedoch tunlichst im Wechsel der verschiedenen Standpunkte. Zu Anträgen, welche die Geschäftsordnung betreffen, sowie zur Einbringung des Antrages auf Vertagung oder Schluß der Verhandlung muß jederzeit das Wort erteilt werden.

Nach Schluß der Diskussion kann das Wort nur noch erteilt werden zur Sache dem Antragsteller und den Berichterstattern, ferner zur Geschäftsordnung, zu persönlichen Bemerkungen, sowie über die Fragestellung und Abstimmung.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und die zur Teilnahme an den Verhandlungen bestellten Kommissarien können verlangen, jederzeit gehört zu werden.

Nach Abschluß der Verhandlungen erfolgt die Abstimmung, welche in der Regel eine namentliche ist.

Der Vorsitzende stellt die Frage und schlägt die Reihenfolge der Abstimmung vor. Im Falle des Widerspruchs entscheidet darüber der Landeseisenbahnrat.

§ 7.

Über die Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches eine vollständige Übersicht über den Gang der Verhandlungen enthält. Die sämtlichen im Lauf derselben gestellten Anträge und die gefaßten Beschlüsse sind ihrem Wortlaute nach aufzunehmen. Anträge sind auf Verlangen schriftlich zu stellen und müssen von mindestens drei Mitgliedern unterstützt sein.

Die Feststellung des Protokolls erfolgt vom Vorsitzenden unter Mitwirkung von vier, von dem Landeseisenbahnrat bestimmten und tunlichst den verschiedenen Interessentengruppen angehörigen Mitgliedern des Landeseisenbahnrates.

Der Protokollführer wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten beigegeben.

§ 8.

Die Protokolle über die Sitzungen sind dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen und werden von diesem den Mitgliedern und Stellvertretern des Landeseisenbahnrates in mindestens je zwei Exemplaren mitgeteilt.

§ 9.

Die Wahlen der Mitglieder des ständigen Ausschusses (§§ 12, 13 des Gesetzes vom 1. Juni 1882) erfolgen durch die anwesenden Mitglieder oder Stellvertreter des Landeseisenbahnrates nach absoluter Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Von den vier Mitgliedern und Stellvertretern des Ausschusses sind je drei aus den von den Bezirkseisenbahnräten gewählten Mitgliedern des Landeseisenbahnrates (§ 10 littr. c des Gesetzes vom 1. Juni 1882), und zwar je eines aus den Kreisen der Land oder Forstwirtschaft, des Handels und der Industrie, das vierte Mitglied, sowie dessen Stellvertreter ist aus den von den Ressortministern berufenen Mitgliedern (§ 10 littr. b des Gesetzes) zu wählen.

Anlage 7.

Geschäftsordnung für den Ausschuß des Landeseisenbahnrates.

§ 1.

Der Ausschuß des Landeseisenbahnrates tritt auf Einladung des Vorsitzenden des Landeseisenbahnrates nach Bedürfnis zu Sitzungen zusammen. Mitglieder des Ausschusses, welche an den Sitzungen teilzunehmen verhindert sind, werden dies unverzüglich dem Vorsitzenden und ihrem Stellvertreter anzeigen. Es erfolgt darauf die Zuziehung des Stellvertreters.

§ 2.

Die zur Beratung kommenden Gegenstände sind den Mitgliedern und Stellvertretern des Ausschusses tunlichst mit der Einladung zur Sitzung zuzustellen.

Der Vorsitzende kann hierbei für die einzelnen Gegenstände einen Berichterstatter und geeignetenfalls einen Nebenberichterstatter bestellen.

§ 3.

Die Leitung der Verhandlungen erfolgt durch den Vorsitzenden, in dessen Behinderung durch seinen Stellvertreter.

Über die Beratungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches die Namen der Teilnehmer, den Verlauf der Verhandlungen und den Wortlaut der gestellten Anträge und gefaßten Beschlüsse enthält.

Das Protokoll ist von dem Vorsitzenden und einem Mitgliede des Ausschusses festzustellen und von diesen und dem Protokollführer zu vollziehen.

§ 4.

Der Ausschuß ernennt die Berichterstatter für die Verhandlungen des Landeseisenbahnrates und bestimmt, ob dieselben schriftlich oder mündlich zu berichten haben.

§ 5.

Die Vorlagen für den Ausschuß, die Protokolle, sowie etwaige schriftliche Berichte desselben sind zu vervielfältigen und durch den Vorsitzenden dem Minister der öffentlichen Arbeiten, sowie sämtlichen Mitgliedern und Stellvertretern des Landeseisenbahnrates zuzustellen.

Anlage 8.

Verzeichnis der Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden sowie der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Landeseisenbahnrats und seines ständigen Ausschusses seit der Einsetzung des Landeseisenbahnrats (1883) bis 1908.

(Soweit die Mitgliedschaft durch Tod endete, ist der Jahreszahl in der letzten Spalte das Zeichen † beigefügt.)

I. Vorsitzende und Stellvertreter.

Laufende Nr.	Name	Stand	Wohnort	seit	bis
1	Brefeld	Wirkl. Geh. Rat, Exzellenz, Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten	Berlin	1883	1896 Vorsitzender
2	Fleck	desgl.	Berlin	1883 1896	Stellvertreter Vorsitzender
3	Möllhausen	Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat, Direktor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten	Berlin	1896	1903 Stellvertreter
4	Stieger	desgl.	Berlin	1903	desgl.

II. Mitglieder und Stellvertreter.

Laufende Nr.	Des Mitgliedes: Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis

a) **Von den Ministern der öffentlichen Arbeiten, für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, der Finanzen und für Handel und Gewerbe berufene Mitglieder und Stellvertreter.**

Laufende Nr.	Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
1	Andreae	Bankdirektor, Geh. Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	stellv. M.	1901	
2	Arnhold	Geh. Kommerz.-Rat	Berlin	stellv. M. ord. M.	1892 1895	

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
3	v. Arnim	Staatsminister	Berlin	stellv. M.	1894	1906
4	Baare	Geh. Kommerz.-Rat	Bochum	ord. M.	1883	1894
5	v. Bemberg-Flamersheim	Rittergutsbesitzer	Burg Flamersheim (Kr. Rheinbach)	ord. M.	1883	1891
6	Beyme	Rittergutsbesitzer	Ottendorf (Kr. Sprottau)	stellv. M.	1895	1896
7	Brüning	Oberbürgermeister	Osnabrück	stellv. M.	1888	1888
8	v. Buch	Haupt-Ritterschafts-direktor der Kur- und Neumark	Carmzow b. Prenzlau	stellv. M	1901	1905
9	Delius	Kommerz.-Rat	Bielefeld	stellv. M.	1883	1891
10	Doms	Geh. Kommerz.-Rat	Ratibor	stellv. M.	1883	1906†
11	Dülberg	Geh. Reg.-Rat a. D.	Berlin	stellv. M.	1883	1887†
12	Ehlers	Oberbürgermeister	Danzig	ord. M.	1899	
13	Dr. Freiherr v. Erffa	Kammerherr	Schloß Wernburg i. Thür.	ord. M.	1905	
14	Graf Finck v. Finckenstein	Landrat a. D.	Schönberg (Kr. Rosenberg i. Westpr.)	stellv. M.	1905	1906
15	Freiherr v. Gamp	Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat, Rittergutsbesitzer	Hebrondamnitz	stellv. M.	1898	
16	Dr. Leo Gans	Geh. Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	ord. M.	1904	
17	Dr. Frhr. Grote	Rittergutsbesitzer	Jühnde b. Dransfeld	stellv. M.	1895	1906
18	Gruschwitz	Geh. Kommerz.-Rat	Neusalz a. O.	stellv. M.	1898	1907†
19	v. Guaita	Geh. Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	stellv. M.	1895	1899
20	Heine	Amtsrat und Domänenpächter	Kloster Hadmersleben (R.-B. Magdeburg)	stellv. M. ord. M.	1892 1894	
21	Hoeter	Ministerialdirektor a. D.	Berlin	stellv. M.	1901	
22	Hoffmann, Carl	Fabrikdirektor	Oppeln	stellv. M.	1906	
23	Frhr. v. Hoiningen gen. Huene	Rittergutsbesitzer	Gr. Mahlendorf b. Grüben (R.-B. Oppeln)	ord. M.	1890	1895
24	v. Hoppenstedt	Landes-Oekonomie-Rat	Schladen	stellv. M. ord. M.	1883 1892	 1894†
25	Hubbe	Geh. Kommerz.-Rat	Magdeburg	stellv. M. ord. M.	1892 1898	 1904†

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
26	Graf v. Kanitz	Kammerherr, Rittergutsbesitzer	Podangen b. Liebstadt (R.-B. Königsberg)	ord. M.	1892	
27	Kleine	Bergrat	Dortmund	ord. M.	1891	
28	Korn	Ökonomierat	Breslau	stellv. M.	1883	1891†
29	Graf zu Limburg-Stirum	Wirkl. Geh. Rat, Exzellenz	Groß-Peterwitz (Kr. Neumarkt)	ord. M.	1900	1905
30	Lindemann	Oberbürgermeister, Geh. Reg.-Rat	Düsseldorf	stellv. M.	1892	1894
31	Dr. Natorp	Gesch.-Führer d. V. f. d. bergb. Int. im Ober-Bergamtsbezirk Dortmund	Essen	ord. M.	1886	1891†
32	de Neufville	Geh. Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	ord. M. stellv. M.	1883 1900	1885 1900†
33	v. Oldenburg	Kammerherr, Rittergutsbesitzer	Januschau (Kr. Rosenberg i. Westpr.)	stellv. M.	1901	
34	v. Puttkamer	Rittergutsbesitzer	Gr. Plaudt b. Frenstadt i. Westpr.	stellv. M.	1892	1900
35	v. Quast	Rittergutsbesitzer	Radensleben (Kr. Ruppin)	stellv. M.	1906	
36	Graf zu Rantzau	Kammerherr	Rastorf b. Preetz	ord. M.	1906	
37	Richter	Geh. Kommerz.-Rat	Berlin	stellv. M.	1883	1891
38	Röchling	Kommerz.-Rat	Völklingen a/Saar	ord. M.	1901	
39	v. Roeder	Landeshauptmann	Breslau	stellv. M.	1896	1900†
40	Dr. Rüdorff	Geh. Ob.-Fin.-Rat a. D., Präs. d. Preuß. Central-Boden-Credit-Akt.-Ges.	Berlin	stellv. M.	1888	1891†
41	Rumpff	Fabrikbesitzer	Aprath	stellv. M.	1883	1889†
42	Schmidt*)	Amtsrat	Löhme b. Bernau	stellv. M.	1907	
43	Schoeller	Geh. Kommerz.-Rat	Breslau	stellv. M.	1892	1896†
44	v. der Schulenburg	Rittergutsbesitzer	Potsdam	ord. M.	1883	1891

*) Siehe auch unter Abschnitt II c lfde. Nr. 36.

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
45	v. Skene	Geh. Kommerz.-Rat	Klettendorf b. Breslau	stellv. M.	1897	
46	Springorum	Kommerz.-Rat	Dortmund	stellv. M.	1907	
47	Stengel	Konsul a. D. und Fabrikbesitzer	Staßfurt	ord. M.	1883	
48	Frhr. v. Stumm-Halberg	Geh. Kommerz.-Rat	Schloß Halberg b. Brebach a/Saar	ord. M.	1883	1900†
49	Frhr. v. Tettau	Fideikommißbesitzer	Tolks	ord. M.	1883	1885
50	v. Tiedemann	Kammerherr, Rittergutsbesitzer	Kranz b. Bomst	stellv. M.	1883	1897†
51	Frhr. v. Tschammer*)	Landesältester und Majoratsbesitzer	Tromsdorf (Kr. Striegau)	ord. M.	1889	1894
52	Frhr. v. Twickel	Rittergutsbesitzer	Stovern b. Salzbergen	stellv. M.	1907	
53	Vogler	Kommerz.-Rat	Quedlinburg	stellv. M.	1889	1891
54	Dr. Websky	Geh. Kommerz.-Rat	Wüste-Waltersdorf	ord. M.	1883	1898
55	v. Wedell-Malchow	Ritterschaftsdirekt.	Malchow b. Rechlin	ord. M.	1883	1890†
56	v. Wilamowitz-Möllendorf	Rittergutsbesitzer	Markowitz b. Inowrazlaw	ord. M.	1883	1889
57	Windthorst	Ob.-Reg.-Rat a. D. Oberbürgermstr.	Münster i. W.	stellv. M.	1887	1906†
58	Winkelmann	Landesökonomie-Rat	Köbbing b. Hiltrup	stellv. M. ord. M.	1883 1895	 1906†
59	v. Woyrsch	Rittergutsbesitzer, Wirkl. Geh. Rat, Exzellenz	Pilsnitz b. Breslau	ord. M.	1886	1899†
60	Graf v. Zedlitz-Trützschler	Staatsminister	Großenboran	ord. M.	1895	1898

b) **Aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft gewählte Mitglieder und Stellvertreter.**

Laufende Nr.	Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
1	Ahsbahs	Ökonomierat	Glückstadt	stellv. M.	1903	
2	Albinus	Landschaftsrat	Waldhausen b. Königsberg i. Pr.	ord. M. stellv. M.	1884 1886	 1888
3	Aly	Ökonomierat	Charlottenburg	ord. M.	1895	1906
4	v. Arnim	Rittergutsbesitzer	Güterberg b. Strasburg (U.-M.)	ord. M.	1895	

*) Siehe auch unter Abschnitt IIb Abs. Nr. 76.

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
5	Bamberg	Majoratspächter	Stradem b. Dt.-Eylau	stellv. M.	1907	
6	Becher	Landkammerrat	Schwarzbach b. Triptis	stellv. M.	1907	
7	Graf Beissel v. Gymnich	Landrat und Kammerherr	Schloß Frens b. Horrem (Rhpr.)	stellv. M.	1905	
8	v. Below	Rittergutsbesitzer	Saleske i. Pomm.	stellv. M.	1886	1887
9	v. Bernuth	Rittergutsbesitzer	Borowo b. Czempin i. Posen	stellv. M. ord. M.	1895 1904	
10	Bieler	Rittergutsbesitzer	Melno b. Graudenz	ord. M.	1886	1894
11	v. Böhlendorff-Kölpin	Rittergutsbesitzer	Regezow	stellv. M.	1906	
12	v. Braunschweig	Kammerherr und Rittergutsbesitzer	Moltow (Kr. Kolberg-Körlin)	stellv. M. ord. M.	1905 1906	
13	Briesen	Rittergutsbesitzer	Böhne b. Rathenow	stellv. M.	1904	
14	Frhr. v. Czettritz u. Neuhaus	Landschaftsdirekt.	Kolbnitz b. Jauer	stellv. M.	1883	1885
15	Döring	Rittergutspächter	Gutenwerder b. Znin (Reg.-Bez. Posen)	ord. M.	1883	1885
16	Dumrath	Ob.-Reg.-Rat a. D.	Buslar b. Damnitz (Kr. Pyritz)	ord. M.	1883	1883
17	Engelbrecht	Hofbesitzer	Obendeich b. Glückstadt	stellv. M. ord. M.	1892 1901	
18	Dr. Federath	Geh. Reg.-Rat	Olsberg (Kr. Brilon)	stellv. M.	1908	
19	v. Graß	Rittergutsbesitzer	Klanin b. Gr. Starsin i. Westpr.	stellv. M.	1892	1897
20	Gumtau	Oberforstmstr. a. D.	Stettin	stellv. M.	1883	1883
21	v. Heister	Rittergutsbesitzer	Düsseldorf	stellv. M.	1883	1886†
22	v. Helldorff	Fideikommißbesitzer	St. Ulrich b. Mücheln (Bez. Halle)	stellv. M. ord. M.	1892 1893	
23	v. Herford	Landesökonomierat	Tauchel b. Sommerfeld	ord. M.	1883	1887

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
24	Herrstadt	Ökonomierat	Marsdorf b. Frechen	stellv. M. ord. M.	1886 1890	 1897†
25	Hildebrandt	Oberforstmeister	Gumbinnen	stellv. M.	1883	1891
26	Himburg	Amtsrat	Fienerode (Pr. Sachsen)	stellv. M. stellv. M.	1888 1893	1891 1908
27	Hintz	Oberforstmeister	Cassel	stellv. M.	1892	1906†
28	Hoeck	Gutsbesitzer	Muggesfeld b. Seegeberg i. Schl.-Holst.	ord. M.	1883	1885
29	Frhr. v. Hoevel	Kammerherr, Rittergutsbesitzer	Herbeck i. Westf.	ord. M.	1883	1897†
30	Hoffmann	Forstmeister	Butzbach	ord. M.	1907	
31	Holtz	Rittergutsbesitzer	Partin	stellv. M.	1898	1906
32	v. Jordan	Amtsrat und Landesältester	Kl. Obisch b. Gramschütz (Kr. Glogau)	ord. M.	1892	
33	Kahlke	Hofbesitzer	Friedrichsgabekoog i. Schl.-Holst.	stellv. M.	1883	1891
34	v. Kaufmann	Landesökonomierat	Steuerwald b. Hildesheim	stellv. M. ord. M.	1888 1888	 1888
35	Kayser	Reg.- u. Forstrat	Breslau	stellv. M.	1891	1894
36	Dr. Frhr. Ignaz v. Landsberg-Velen-Steinfurt	Kammerherr, Wirkl. Geh. Rat, Exzellenz	Drensteinfurt	stellv. M. stellv. M. ord. M.	1884 1898 1903	1888
37	Dr. jur. Graf v. Landsberg-Velen und Gemen	Rittergutsbesitzer	Velen b. Borken	stellv. M. ord. M.	1889 1898	 1902†
38	Baron v. Langermann und Erlenkamp	Rittergutsbesitzer	Lubin b. Kriewen i. Posen	ord. M.	1895	1903
39	v. Lenthe	Ober-Appellations-Ger.-Rat a. D., Rittergutsbesitzer	Lenthe b. Hannover	ord. M.	1883	1888†
40	Lieven	Gutsbesitzer	Hilden	stellv. M. ord. M.	1890 1898	 1902†
41	Loebbecke	Gutsbesitzer	Marzhausen b. Witzenhausen	stellv. M.	1883	1885
42	Märtens	Rittergutsbesitzer	Cassel	stellv. M.	1906	
43	Mahler	Bürgermeister und Weingutsbesitzer	Herrnsheim b. Worms	stellv. M.	1904	
44	Mooyer	Rittergutsbesitzer, Konsul a. D.	Sternfelde b. Angermünde	ord. M.	1887	1890†

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
45	Müller	Landesökonomierat	Scheessel (Kr. Rotenburg) i. Hann.	stellv. M. ord. M.	1889 1898	
46	Nickisch v. Rosenegk	Rittergutsbesitzer	Kuchelberg (Kr. Liegnitz)	stellv. M. ord. M.	1886 1889	 1891
47	Oldenburg	Oberamtmann	Wilhelmshof b. Hersfeld	stellv. M. ord. M.	1886 1889	 1897
48	Pauli	Gutsbesitzer	Groß-Königsdorf b. Cöln	stellv. M. ord. M.	1898 1902	
49	Petersen	Ökonomierat	Twedt-Trögelsby b. Flensburg	ord. M. stellv. M.	1886 1901	 1902†
50	Frhr. v. Plotho	Rittergutsbesitzer	Parey b. Burg (Pr. Sachsen)	ord. M.	1883	1893
51	Poll	Rittergutsbesitzer	Gr. Samoklensk b. Nakel	ord. M.	1886	1894
52	Gans Edler Herr zu Putlitz	Rittergutsbesitzer	Gr. Pankow (Prignitz)	stellv. M.	1908	
53	Quaet-Faslem	Geh. Reg.-Rat Landesforstrat	Hannover	stellv. M.	1898	
54	v. Rath	Rittergutsbesitzer	Lauersfort (Rhpr.)	ord. M.	1883	1890†
55	Freiherr v. d. Reck	Oberforstmeister	Breslau	stellv. M.	1889	1891
56	v. Reden	Rittergutsbesitzer	Franzenburg (R.-B. Hann.)	stellv. M. ord. M.	1888 1889	 1897
57	Reiß	Fürstl. Isenburg-Birsteinscher Forstmeister	Offenbach (R.-B. Cassel)	stellv. M. stellv. M.	1889 1897	1891 1897
58	Richter	Forstmeister	Cassel	ord. M.	1886	1888
59	Riebensahm	Rittergutsbesitzer	Sophienberg b. Friedenberg i. Ostpr.	stellv. M.	1892	1894
60	Riekehof-Böhmer	Landesökonomierat	Vogelhorst b. Lemgo (Lippe)	stellv. M.	1897	
61	v. Rohr	Rittergutsbesitzer	Tannenwalde b. Kyritz	stellv. M.	1890	1908†
62	v. Saldern	Rittergutsbesitzer	Brallentin b. Doelitz i. Pomm.	ord. M.	1889	1906
63	Sarasin	Rittergutsbesitzer	Bergenthal (Kr. Roessel i. Ostpr.)	stellv. M.	1889	1891

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
64	Scherzer	Landesältester	Neuhof b. Liegnitz	ord. M. stellv. M.	1883 1904	1885
65	Schirmacher	Oberforstmeister	Breslau	stellv. M.	1895	1903
66	v. Schroetter	Forstmeister	Stettin	stellv. M. stellv. M.	1883 1887	1885 1888
67	v. Schulzen	Rittergutsbesitzer	Gradtken b. Tollack i. Ostpr.	stellv. M.	1895	
68	v. Schutzbar gen. Milchling	Ritterschaftlicher Obervorsteher	Hohenaus (Kr. Eschwege)	ord. M.	1883	1885
69	Graf v. Schwerin-Putzar	Landschaftsdirektor	Putzar b. Sarnow	ord. M.	1883	1888†
70	Frhr. v. Seckendorff	Kammerherr	Meuselwitz (S.-A.)	ord. M.	1907	
71	Seydel	Rittergutsbesitzer	Chelchen b. Duneyken i. Ostpr.	stellv. M. ord. M.	1883 1886	
72	Frhr. v. Seydlitz	Rittergutsbesitzer	Szrodtke b. Rojewo (Kr. Birnbaum)	stellv. M.	1884	1888
73	Statzen	Gutsbesitzer	Bendorf a. Rh.	stellv. M.	1902	1905†
74	Steinmeyer	Landesökonomierat	Danzig	ord. M.	1907	
75	v. Stockhausen	Rittergutsbesitzer	Abgunst b. Trendelburg	ord. M.	1898	
76	Baron v. Tschammer*)	Landesältester und Majoratsbesitzer	Dromsdorf (Kr. Striegau)	ord. M.	1886	1888
77	v. Unruh	Rittergutsbesitzer	Kl. Münche (Kr. Birnbaum)	stellv. M.	1904	
78	Vibrans	Gutsbesitzer	Calvörde	ord. M.	1907	
79	Vollmer	Regierungs- und Forstrat	Stettin	stellv. M.	1898	1904†
80	Wagner	Forstmeister	Greifswald	stellv. M.	1889	1897
81	v. Waldow	Oberforstmeister a. D.	Tannenwalde i. Meckl.	stellv. M. ord. M.	1883 1890	 1894
82	Dr. Walther	Geh. Oberforstrat	Darmstadt	stellv. M. ord. M.	1898 1904	 1906
83	Weinschenk	Rittergutsbesitzer	Lulkau b. Thorn	ord. M.	1884	1885
84	Wendorff	Rittergutsbesitzer	Zdziechowo b. Gnesen	stellv. M.	1889	1894
85	Wernher	Ökonomierat	Nierstein	ord. M.	1897	1903

*) Siehe auch unter Abschnitt IIa lfde. Nr. 51.

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis

c) **Aus den Kreisen der Industrie gewählte Mitglieder und Stellvertreter.**

Laufende Nr.	Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
1	Bernhardi	Bergrat	Zalencze	stellv. M.	1886	1905
2	Bourzutschky	Fabrikbesitzer	Wittenberg	stellv. M.	1892	1894
3	Brauns	Kommerz.-Rat	Dortmund	stellv. M.	1889	1903
4	Bueck	Geschäftsführer des Zentralverbandes deutscher Industrieller	Berlin	ord. M.	1883	1888
5	Buresch	Geh. Kommerz.-Rat	Linden b. Hannover	ord. M.	1883	1885†
6	Cegielsky	Fabrikbesitzer	Posen	stellv. M.	1895	1900
7	v. Cölln	Kommerz.-Rat	Hannover	stellv. M.	1885	1903
8	Ernst	Stadtrat u. Fabrikbesitzer	Halle a. S.	ord. M.	1883	1891
9	Falkenberg	Mühlenbesitzer	Chobilin b. Nakel	stellv. M.	1883	1885
10	Fehr-Flach	Kommerz.-Rat	Wiesbaden	stellv. M.	1897	
11	Frentzel	Geh. Kommerz.-Rat	Berlin	ord. M.	1883	1905
12	Dr. Gastell	Handelskammer-Vorsitzender	Mainz	ord. M.	1906	
13	Dr. Grunenberg	Generalbergdirektor	Hermsdorf b. Waldenburg i. Schles.	stellv. M.	1905	
14	Dr. ing. Haarmann	Geh. Kommerz.-Rat	Osnabrück	ord. M.	1886	
15	Graf v. Hacke	Ritterguts- und Fabrikbesitzer	Alt-Ranft b. Freienwalde	ord. M. stellv. M.	1883 1886	 1890†
16	Dr. Hammacher	Grubenbesitzer	Berlin	ord. M.	1883	1885
17	Ißmer	Bergrat	Waldenburg i. Schles.	ord. M.	1888	1885
18	Jolowicz	Dampfmühlenbesitzer	Posen	stellv. M.	1889	1889
19	Kantorowicz, Nazary	Kommerz.-Rat	Posen	ord. M.	1895	
20	Köpp	Fabrikbesitzer	Wiesbaden	stellv. M.	1886	1897†
21	Krabler	Geh. Bergrat	Essen-Rüttenscheid	stellv. M. ord. M.	1895 1905	
22	Krug	Generaldirektor	Halle a/S.	ord. M.	1892	1896†
23	Dr. v. Kulmiz	Rittergutsbesitzer	Conradswaldau b. Saarau i. Schles.	stellv. M.	1883	1885

Laufende Nr.	Des Mitgliedes			ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
	Name	Stand	Wohnort			
24	Langen	Geh. Kommerz.-Rat	Cöln	stellv. M.	1883	1895†
25	Lingner	Fabrikbesitzer	Szymborze b. Inowrazlaw	ord. M.	1888	1894
26	Loewe	Geh. Kommerz.-Rat	Berlin	ord. M.	1905	
27	Dr. ing. Lueg*)	Geh. Kommerz.-Rat	Düsseldorf	ord. M.	1904	1905†
28	Mann	Direktor	Naumburg	stellv. M.	1896	1897
29	Michel	Geh. Kommerz.-Rat	Mainz	ord. M.	1897	1906†
30	Milch	Kommerz.-Rat	Posen	stellv. M.	1892	1894
31	Dr. Oppenheim	Direktor	Berlin	stellv. M.	1907	
32	Reimann	Fabrikbesitzer	Berlin	stellv. M.	1886	1888
				stellv. M.	1890	1891
33	Dr. Ritter	Generaldirektor	Schloß Waldenburg i. Schles.	ord. M.	1886	1905†
34	Roetger	Landrat a. D., Vorsitzender des Direktoriums der Firma Friedrich Krupp	Essen	stellv. M.	1905	
35	Roth	Bergwerksdirektor	Wiesbaden	ord. M.	1888	
36	Schmidt**)	Amtsrat	Löhme b. Bernau	stellv. M.	1895	1906
37	Schmidt, Gustav	Kommerz.-Rat	Magdeburg	stellv. M.	1898	1901†
38	Schmidt, Paul	Fabrikbesitzer	Westerhüsen a. Elbe	stellv. M.	1902	
39	Schneider	Mühlenbesitzer	Lissa i. Pos.	stellv. M.	1901	
40	Schütze	Grubendirektor	Harbke (Pr. Sachs.)	stellv. M.	1883	1891
41	Servaes	Geh. Kommerz.-Rat	Düsseldorf	stellv. M.	1886	
				ord. M.	1889	
				stellv. M.	1904	
42	Dr. Sichel	Fabrikdirektor	Noerten	stellv. M.	1883	
				ord. M.	1885	1885
43	Söhnlein	Fabrikant	Schierstein a. Rhein	stellv. M.	1883	1885
44	Stroh	Geh. Kommerz.-Rat	Offenbach a. M.	stellv. M.	1907	
45	Dr. Strupp	Geh. Kommerz.-Rat	Meiningen	ord. M.	1907	
46	Voigt	Bergwerksdirektor	Bitterfeld	stellv. M.	1895	
				ord. M.	1896	1906
47	Weber	Kommerz.-Rat	Gera (Reuß)	stellv. M.	1907	

*) Siehe auch unter Abschnitt II d lfde Nr. 29.
**) Siehe auch unter Abschnitt II a lfde Nr. 42.

Laufende Nr.	Des Mitgliedes: Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
48	Dr. Weigert	Fabrikbesitzer und Stadtrat	Berlin	stellv. M.	1883	
49	Weintraud	Geh. Kommerz.-Rat	Offenbach a. M.	stellv. M.	1897	1906
50	Werminghoff	Generaldirektor	Berlin	stellv. M. ord. M.	1890 1907	1894
51	Werner	Kommerz.-Rat	Hannover	stellv. M.	1904	
52	Weyland	Geh. Kommerz.-Rat	Siegen	stellv. M. ord. M.	1883 1886	
53	Williger	Bergrat, Generaldirektor	Kattowitz	ord. M.	1905	
54	van den Wyngaert	Direktor	Berlin	stellv. M. ord. M.	1883 1886	

d) **Aus den Kreisen des Handelsstandes gewählte Mitglieder und Stellvertreter.**

Laufende Nr.	Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
1	Adolph	Kommerz.-Rat	Thorn	stellv. M.	1883	1885
2	Berenz	Kommerz.-Rat	Danzig	ord. M.	1901	1907†
3	Bertelsmann	Direktor	Gadderbaum b. Bielefeld	ord. M.	1883	1901†
4	Bethke	Kommerz.-Rat	Halle a/S.	stellv. M. ord. M.	1883 1888	 1894
5	Bjoernsen	Senator und Kaufmann	Altona	ord. M.	1886	1894
6	Boden	Vorsteher der Kaufmannschaft und Konsul	Stettin	ord. M.	1883	1889
7	Boeddinghaus	Geh. Kommerz.-Rat	Elberfeld	stellv. M. ord. M.	1883 1904	 1906†
8	Damme	Geh. Kommerz.-Rat	Danzig	ord. M.	1883	1900
9	Dietrich	Kommerz.-Rat und Stadtrat	Thorn	stellv. M. ord. M.	1907 1908	
10	Dubbers	Kaufmann	Altona	stellv. M.	1885	1885
11	Ernst	Konsul u. Stadtrat	Memel	stellv. M.	1895	1898†
12	Friedrichsen	Fabrikant	Kiel	ord. M.	1883	1885
13	Grünfeld	Kommerz.-Rat	Beuthen i. O.-Schl.	stellv. M.	1901	
14	Grunwald	Kaufmann und Handelsrichter	Breslau	ord. M.	1883	1885
15	Günther	Konsul	Stettin	stellv. M.	1904	
16	Hampe	Kaufmann	Altona	stellv. M.	1907	

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
17	Haurand	Geh. Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	ord. M.	1883	1906
18	Henrich	Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	stellv. M. ord. M.	1883 1907	
19	Heye	Kaufmann	Hamburg	stellv. M.	1907	
20	Holle	Kommerz.-Rat	Kiel	ord. M.	1907	
21	Israël	Kaufmann und Konsul	Stralsund	stellv. M.	1899	1903†
22	Jörgens	Kaufmann	Bremen	ord. M.	1907	
23	Kiesekamp	Kommerz.-Rat	Münster i. W.	stellv. M. stellv. M.	1892 1901	1894
24	Krauel	Kaufmann	Hamburg	ord. M.	1907	
25	Kraus	Fabrikdirektor	Memel	stellv. M.	1907	
26	Kulenkampff	Kaufmann	Bremen	stellv. M.	1907	
27	Lorenzen	Kaufmann	Altona	stellv. M.	1888	1885†
28	Ludewig	Bankdirektor	Münster i. W.	stellv. M.	1895	1897
29	Dr. ing. Lueg*)	Geh. Kommerz.-Rat	Oberhausen	ord. M.	1883	1908
30	Massenez	Fabrikdirektor	Hörde i. W.	stellv. M.	1886	1891
31	Matheus	Bankier u. Stadtrat	Liegnitz	stellv. M.	1895	1900
32	Meyer	Kommerz.-Rat	Minden	stellv. M. ord. M.	1898 1901	
33	Mitzlaff	Konsul	Elbing	stellv. M.	1901	1906
34	Möhlau	Kommerz.-Rat	Düsseldorf	stellv. M. ord. M.	1904 1906	
35	Mohr	Konsul	Kiel	stellv. M.	1904	1906
36	Müller, Louis	Kaufmann und Konsul	Memel	stellv. M.	1898	1906
37	Mugdan	Reedereidirektor und Handelsrichter	Breslau	stellv. M. ord. M.	1886 1889	1888
38	Neubauer	Geh. Kommerz.-Rat	Magdeburg	ord. M.	1883	1888
39	Oppé	Fabrikant	Mühlhausen i. Thür.	stellv. M.	1892	
40	Ostermeyer	Kaufmann	Königsberg i. Pr.	ord. M.	1904	
41	v. Passavant	Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	stellv. M.	1907	
42	Peters	Kommerz.-Rat	Elbing	stellv. M.	1886	1900
43	Piler	Kaufmann	Magdeburg	stellv. M. ord. M.	1888 1895	1891
44	Pinkus	Kommerz.-Rat	Neustadt i. O.-Schl.	stellv. M.	1889	1894

*) Siehe auch unter Abschnitt IIc lfde. Nr. 27.

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
45	Ritzhaupt	Kommerz- und Admiralitätsrat	Königsberg	ord. M.	1883	1900
46	Sarnow	Ratsherr und Kaufmann	Stralsund	stellv. M.	1885	1899
47	Sartori	Geh. Kommerz.-Rat	Kiel	stellv. M. ord. M.	1886 1895	 1903†
48	Scharffenort	Konsul	Memel	stellv. M.	1883	1894
49	Dr. jur. Schlutow	Geh. Kommerz.-Rat	Stettin	ord. M.	1902	
50	Schoeller	Kommerz.-Rat	Breslau	stellv. M. ord. M.	1883 1886	 1888
51	Schröder	Ob.-Reg.-Rat a. D.	Köln	stellv. M.	1906	
52	Seebold	Reg.-Rat a. D., Generaldirektor d. Dortm. Union	Dortmund	stellv. M.	1883	1885
53	v. Seeckt	Kaufmann	Stralsund	stellv. M.	1883	1885†
54	Semper	Fabrikant	Altona	stellv. M.	1895	1900
55	Teschendorff	Stadtrat a. D.	Königsberg i. Pr.	ord. M.	1901	1903
56	Wächter	Geh. Kommerz.-Rat	Stettin	ord. M.	1890	1901†
57	Wallis	Kaufmann	Wolgast	ord. M.	1889	1890
58	Wöhnert	Konsul	Altona	stellv. M. ord. M.	1901 1904	 1906
59	Unruh	Konsul	Danzig	stellv. M.	1908	

III. Mitglieder und stellvertretende Mitglieder des **ständigen Ausschusses.**

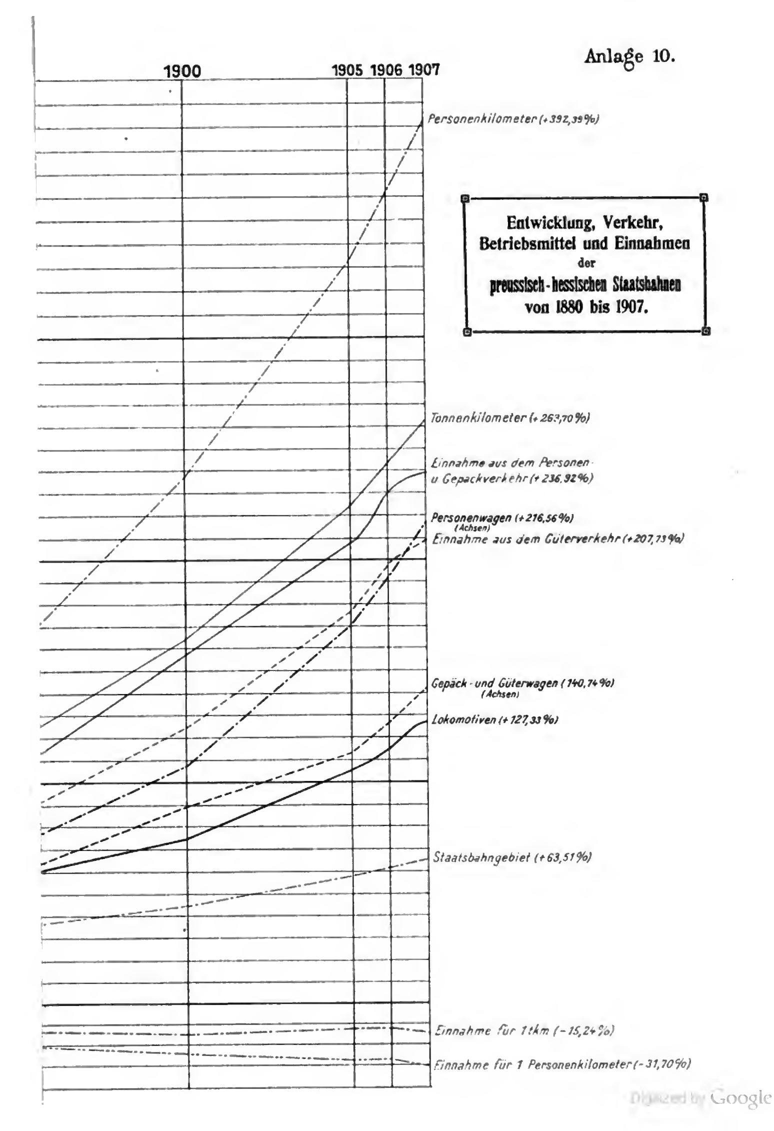
Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
1	Arnhold	Geh. Kommerz.-Rat	Berlin	stellv. M. ord. M.	1898 1899	
2	Bertelsmann	Direktor	Gadderbaum b. Bielefeld	ord. M.	1898	1901†
3	Boden	Vorsteher d. Kaufmannschaft und Konsul	Stettin	stellv. M.	1883	1885
4	Boeddinghaus	Geh. Kommerz.-Rat	Elberfeld	ord. M.	1904	1906†
5	Damme	Geh. Kommerz.-Rat	Danzig	stellv. M.	1886	1899

Laufende Nr.	Des Mitgliedes Name	Stand	Wohnort	ordentliches oder stellvertretendes Mitglied	seit	bis
6	Frentzel	Geh. Kommerz.-Rat	Berlin	stellv. M. ord. M.	1883 1886	 1905
7	Dr. ing. Haarmann	Geh. Kommerz.-Rat	Osnabrück	stellv. M.	1905	
8	Dr. Hammacher	Grubenbesitzer	Berlin	ord. M.	1883	1885
9	Haurand	Geh. Kommerz.-Rat	Frankfurt a. M.	ord. M.	1883	1898
10	Frhr. v. Hoevel	Kammerherr und Rittergutsbesitzer	Herbeck i. Westf.	ord. M.	1883	1897†
11	Frhr. v. Heiningen gen. Huene	Rittergutsbesitzer	Gr. Mahlendorf b. Grüben (R.-B. Oppeln)	stellv. M.	1895	1895
12	Kleine	Bergrat	Dortmund	stellv. M.	1899	
13	Dr. jur. Graf v. Landsberg-Velen u. Gemen	Rittergutsbesitzer	Velen b. Borken	stellv. M.	1898	1902†
14	Dr. ing. Lueg	Geh. Kommerz.-Rat	Oberhausen	ord. M.	1901	1903
15	Möhlau	Kommerz.-Rat	Düsseldorf	stellv. M.	1907	
16	Frhr. v. Plotho	Rittergutsbesitzer	Paren b. Burg a./Elbe	stellv. M.	1883	1893
17	Dr. jur. Schlutow	Geh. Kommerz.-Rat	Stettin	stellv. M. ord. M.	1902 1906	
18	Seydel	Rittergutsbesitzer	Chelchen b. Dunnenken i. Ostpr.	stellv. M. ord. M.	1893 1898	
19	Stengel	Konsul a. D. und Fabrikbesitzer	Staßfurt	stellv. M.	1890	1894
20	v. Stockhausen	Rittergutsbesitzer	Abgunst b. Trendelburg	stellv. M.	1903	
21	Wächter	Geh. Kommerz.-Rat	Stettin	stellv. M.	1899	1901†
22	Dr. Websky	Geh. Kommerz.-Rat	Wüste-Waltersdorf	stellv. M. ord. M.	1888 1890	 1898
23	v. Wedell-Malchow	Ritterschaftsdirektor	Malchow b. Rechlin	ord. M.	1883	1890†
24	Weyland	Geh. Kommerz.-Rat	Siegen	stellv. M. ord. M.	1886 1905	
25	Graf v. Zedlitz-Trützschler	Staatsminister	Großenborau	stellv. M. ord. M.	1895 1898	 1899

Anlage 9.

Entwicklung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und ihres Verkehrs seit 1880.

	1880	1907	Zu- oder Abnahme gegen 1880 %
I. Bahngebiet.			
1. Preußische Eisenbahnen . . . km (Staats- und Privatbahnen)	19 654	34 005	+ 73,02
2. Gebiet der jetzigen preußisch-hessischen Staatsbahnen mit Einschluß der später verstaatlichten Eisenbahnen . . . . . . km	21 742	35 551	+ 63,51
II. Betriebsmittel des Gebietes zu I. 2.			
1. Lokomotiven (Stück)	7 556	17 177	+ 127,33
2. Personenwagen (Achsen)	28 117	89 007	+ 216,56
3. Güterwagen (Achsen)	320 399	771 314	+ 140,74
III. Verkehr des Gebiets zu I 2.			
1. Personenkilometer . . . . . Millionen	4 332,2	21 331,4	+ 392,39
2. tkm . . . . "	9 736,0	35 417,6	+ 263,78
IV. Einnahmen des Gebiets zu I. 2 aus dem			
1. Personen- und Gepäckverkehr			
a) im ganzen. . . . . ℳ	155 569 606	524 140 961	+ 236,92
b) für das Personenkilometer . . . ₰	3,47	2,37	− 31,70
2. aus dem Güterverkehr			
a) im ganzen . . . . ℳ	421 002 928	1 295 548 709	+ 207,73
b) für das Tonnenkilometer . . . ₰	4,20	3,56	− 15,24


Anlage 10.
1900
1905
1906
1907
Entwicklung, Verkehr, Betriebsmittel und Einnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen von 1880 bis 1907.
Personenkilometer (+392,39%)
Tonnenkilometer (+263,70%)
Einnahme aus dem Personen- u. Gepäckverkehr (+236,92%)
Personenwagen (+216,56%) (Achsen)
Einnahme aus dem Güterverkehr (+207,73%)
Gepäck- und Güterwagen (140,74%) (Achsen)
Lokomotiven (+127,33%)
Staatsbahngebiet (+63,51%)
Einnahme für 1 tkm (-15,24%)
Einnahme für 1 Personenkilometer (-31,70%)

Anlage 11.

Gewinnung von Steinkohlen, Braunkohlen, Eisenerz, Roheisen, Fabrikateisen, Weizen, Roggen, Rohzucker und Kalisalzen im Vereinszollgebiet in den Jahren 1880 und 1907.

	1880 Tonnen	1907 Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen 1880 %
Steinkohlen	46 974 000	143 186 000	+ 204,8
Braunkohlen	12 144 000	62 581 000	+ 415,3
Eisenerz	7 239 000	27 697 000	+ 282,6
Roheisen[1]	2 692 000	12 875 000	+ 378,3
Fabrikateisen	2 571 000	14 357 000[3]	+ 458,4
Weizen	2 353 000	3 479 000	+ 47,8
Roggen	4 971 000	9 758 000	+ 96,3
Rohzucker[2]	556 000	2 124 000[3]	+ 282,0
Kalisalze	666 000	5 749 000	+ 763,2

(Statistisches Handbuch für das Deutsche Reich. I. Teil.)
(Statistische Mitteilungen des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller.)

[1] ausschließlich Gußwaren I. Schmelzung.

[2] aller Produkte.

[3] Die Angaben beziehen sich auf das Jahr 1906; für 1907 sind die Zahlen noch nicht bekannt.

Anlage 12.

Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Eisenerz, Roheisen, Fabrikateisen, Weizen, Roggen, Mehl (einschl. Kleie) und Rohzucker nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1884 und 1907.

Artikel	1884			1907			Zu- oder Abnahme gegen 1884		
	Inlandsverkehr[1]	Versand nach dem Ausland	Empfang vom Ausland	Inlandsverkehr	Versand nach dem Ausland	Empfang vom Ausland	im Inlandsverkehr	im Versand nach dem Ausland	im Empfang vom Ausland
	1000 Tonnen						%		
Im ganzen . .	91 047	9 801	5 695	306 186	30 356	21 006	+ 236,6	+ 209,7	+ 268,8
davon									
Steinkohlen[2]) .	36 908	6 662	374	95 271	21 930	1 717	+ 158,2	+ 229,2	+ 359,1
Braunkohlen[2]) .	5 296	40	1 534	22 317	453	6 954	+ 321,1	+ 1 032,5	+ 353,3
Eisenerz . . .	3 156	134	605	10 876	619	2 228	+ 244,6	+ 361,9	+ 266,1
Roheisen[3]) .	2 677	217	338	9 085	512	1 253	+ 239,1	+ 135,9	+ 270,2
Fabrikateisen . .	2 747	671	38	14 203	2 050	215	+ 416,6	+ 205,8	+ 465,8
Weizen	1 429	108	306	2 561	187	21	+ 79,2	+ 73,1	— 93,1
Roggen . .	1 065	4	198	1 997	34	87	+ 87,1	+ 750,0	— 81,3
Mehl[4])	1 529	22	96	5 628	46	603	+ 267,9	+ 109,1	+ 528,1
Rohzucker . . .	871	41	78	1 633	.	15	+ 87,5	.	— 80,8

[1]) Der Inlandsverkehr umfaßt den Eisenbahnverkehr innerhalb der deutschen Verkehrsbezirke und den Wechselverkehr zwischen diesen. In den beiden andern Spalten ist der Versand und Empfang der deutschen nach und von den ausländischen Verkehrsbezirken aufgeführt.

[2]) Einschließlich Briketts und Koks.

[3]) Einschließlich Halbzeug, Alt- und Brucheisen.

[4]) Einschließlich Kleie.

Anlage 13.

Übersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter für das Jahr 1885.

A. Für Personen.

	Für die Person und das Kilometer in Pfennig.							Gepäckfracht für 10 kg und 1 km in Pfennig.
	In Schnellzügen.			In Personenzügen.				
	Wagenklassen							
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	
Normalsätze	9,0	6,67	4,67	8,0	6,0	4,0	2,0	0,5
Abweichende Einheitssätze gelten zur Zeit noch auf folgenden Bahnstrecken früherer Privatbahnen:								
Höhere Sätze:								
1. auf der Berlin-Stettiner Stammbahn	9,93	7,43	—	8,48	6,66	4,44	2,22	—
2. „ „ Märkisch-Posener Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	2,2	—
3. „ „ Köln-Mindener Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	2,33	0,556
4. Strecke Köln—Herbesthal im internationalen Verkehr	12,3	6,7	4,7	9,0	6,4	—	—	0,54
5. auf der Strecke Köln—Aachen im Lokalverkehr	10,7	—	—	5,6	6,4	4,3	2,34	0,24
6. auf den übrigen Strecken der früheren Rheinischen Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	2,34	—
7. auf der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf Strecken von mehr als 37,5 km Länge und mit Ausschluß der Hessischen Nordbahn	—	—	—	—	—	—	2,33	—
8. auf der früheren Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	—	—	5,0	—	—	—	2,33	—
9. auf der früheren Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	10,0	—	—	—	—	—	2,33	—
10. auf der früheren Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	10,0	—	5,0	—	—	—	2,22	—
11. auf den Strecken Dietendorf-Ilmenau und Gera—Eichicht	—	—	—	9,0	6,8	4,6	2,4	0,667
12. auf den übrigen Strecken der früheren Thüringischen Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	0,667

	Für die Person und das Kilometer in Pfennig							Gepäckfracht für 10 kg und 1 km in Pfennig
	In Schnellzügen.			In Personenzügen.				
	Wagenklassen							
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	
13. auf der früheren Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (ausschl. Wittenberg–Falkenberg)	9,33	7,11	5,33	—	—	4,33	2,22	—
14. auf der früheren Berlin-Hamburger Bahn	9,5	7,0	5,1	—	—	4,4	2,2	—
15. auf der früheren Altona-Kieler und Schleswigschen Eisenbahn	—	7,0	5,0	—	—	—	2,5	0,66
Niedrigere Sätze:								
auf der Strecke Köln—Aachen im Lokalverkehr*)	—	6,1	—	—	—	—	—	—
auf der Berlin-Stettiner Stammbahn	—	—	—	—	—	—	—	0,444
auf der Strecke Wittenberge—Buchholz	—	—	—	—	—	—	—	0,444

Auf eine einfache Fahrkarte und auf eine gewöhnliche Rückfahrkarte der ersten 3 Wagenklassen 25 kg Gepäckfreigewicht.

B. Für Güter.

a) Für Eil- und Frachtgut.

I. Normalsätze.

1. Streckensätze für die Tonne und das Kilometer:

1.	für Stückgut	11	Pfennig,
2.	„ die Wagenladungsklasse A 1	6,7	„
3.	„ „ B	6,0	„
4.	„ „ A 2	5,0	„
5.	„ den Spezialtarif I	4,5	„
6.	„ „ II	3,5	„

*) Auf den Strecken der früheren Rheinischen Eisenbahn, mit Ausnahme der Strecke Köln—Herbesthal, werden auch in den Schnellzügen Personenzugspreise erhoben.

Auf der Strecke Bonn—Bingerbrück sind die Fahrpreise mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Rhein-Dampfschiffahrt in den verschiedenen Stationsverbindungen um 5 bis 30 % niedriger gehalten als die Preise, die sich bei der Berechnung nach normalen Einheitssätzen ergeben würden.

7. für den Spezialtarif III:

bei Entfernungen bis 100 km	2,6 Pfennig,
" " von mehr als 100 km	2,2 "

8. " Eil Stückgut . . . . 22 "

9. " Eilgut in Wagenladungen der doppelte Satz der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 bezw. B.

II. Abfertigungsgebühren für 100 kg:

1. Für Stückgut und die Wagenladungsklasse A 1:

bis 10 km	10 Pfennig,
von 11 bis 20 km	11 "
" 21 " 30 "	12 "
" 31 " 40 "	13 "
" 41 " 50 "	14 "
" 51 " 60 "	15 "
" 61 " 70 "	16 "
" 71 " 80 "	17 "
" 81 " 90 "	18 "
" 91 " 100 "	19 "
über 100 km	20

2. Für die Wagenladungsklasse B:

bis 10 km	8 Pfennig,
von 11 bis 20 km	9 "
" 21 " 30 "	10
" 31 " 40 "	11 "
über 40 km	12 "

3. Für die Wagenladungsklassen A 2 und die Spezialtarife I, II und III:

bis 10 km	8 Pfennig,
von 11 bis 100 km	9 "
über 100 km	12 "

In den Eisenbahn-Direktionsbezirken Bromberg, Breslau, Berlin sowie auf den Strecken der früheren Berlin-Anhaltischen und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn:

für die ersten 50 km . . . . 6 Pfennig.

Anmerkung. Für Eilgut sowie für Eilgut in Wagenladungen die doppelten Sätze der Stückgut- bezw. der Wagenladungsklasse A 1 und B.

II. Abweichungen.

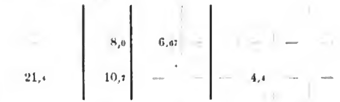
Höhere Sätze.

	Eil-Stückgut.	Fracht-Stückgut.	Allgemeine Wagenladungsklassen A 1.	B.	Spezialtarife A 2.	I.	II.	III.
1. Streckensätze für die Tonne und das Kilometer in Pfennig.								
Auf der früheren Berlin-Hamburger Stammbahn	—	—	8,0	6,67	5,5	4,33	3,64	2,67
Wittenberge—Buchholz	24	12	8,0	6,67	5,5	5,0	4,0	2,67
Auf der früheren Altona-Kieler und den Schleswigschen Bahnen	—	—	8,0	6,6			—	—
bis 75 km		—	—	—	—	—	8,64	—
bis 174 km		—	—	—	—	—		2,8
Auf der Braunschweigischen Eisenbahn	24	12	8,0	6,67	5,5	5,0	4,0	—
2. Abfertigungsgebühren für 100 Kilogramm in Pfennig.								
Auf der früheren Berlin-Hamburger Stammbahn und auf der Strecke Wittenberge—Buchholz, auch bei Entfernungen bis 100 km	40	20	20	—	12	12	12	12
„ „ „ „ 40 „	—	—	—	12	—	—	—	—
Auf der früheren Altona-Kieler und den Schleswigschen Bahnen, auch bei Entfernungen bis 100 km	40	20	—	—	—	—		—
bei Entfernungen bis 10 km	—	—	12		10	—		—
„ „ von 11 bis 20 km	—	—	12	—	11	—		—
„ „ über 20 km	—	—	—	—	12	—		—
„ „ bis 10 km	—	—	—	—	—	—	8	—
„ „ von 11 bis 20 km	—	—	—	—		—	9	
„ „ „ 21 „ 30 „	—	—	—	—	—	—	10	
„ „ „ 31 „ 40 „	—	—	—	—	—	—	11	
„ „ über 40 km	—	—	—	—	—	—	12	—
Auf der Braunschweigischen Eisenbahn	von 1 bis 19 km 24 „ 20 „ 24 „ 25 „ 25 „ 29 „ 26 „ 30 „ 34 „ 28 „ 35 „ 39 „ 30 „ 40 „ 44 „ 32 „ 45 „ 49 „ 34 „ 50 „ 54 „ 36 „ 55 „ 59 „ 38 „ 60 u. mehr 40	von 1 bis 19 km 12 „ 20 „ 24 „ 13 „ 25 „ 29 „ 13 „ 30 „ 34 „ 14 „ 35 „ 39 „ 15 „ 40 „ 44 „ 16 „ 45 „ 49 „ 17 „ 50 „ 54 „ 18 „ 55 „ 59 „ 19 „ 60 u. mehr 20		12 durchweg.	12	12	12	von 1 bis 19 km 9 „ 20 „ 24 „ 10 „ 25 „ 29 „ 11 „ 30 u. mehr 12

Niedrigere Sätze.

	Eil-Stückgut.	Fracht-Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklassen A 1.	B.	Spezialtarife. A 2.	I.	II.	III.

1. Streckensätze.



	Eil-Stückgut.	Fracht-Stückgut	A 1.	B.	A 2.	I.	II.	III.
Auf der früheren Berlin-Hamburger Eisenbahn im Verkehr zwischen Berlin und Hamburg, nicht über	—	8,0	6,07	—		—	—	—
Auf der früheren Altona-Kieler und den Schleswigschen Bahnen . . .	21,4	10,7	—	—	—	4,4	—	—

Auf den Strecken der früheren Hannoverschen Staatsbahn (jetzt zu den Eisenbahn-Direktionsbezirken Hannover und Köln [rechtsrheinisch] gehörig) sind in den Spezialtarifen I, II und III auf Entfernungen bis 150 km die früheren Sätze, soweit dieselben sich niedriger stellten als die normalen Staatsbahnsätze, einstweilen beibehalten worden.

Dieselben betragen z. B. im Vergleich zu den Staatsbahntaxen auf eine Entfernung von:

	Im Spezialtarif I		II		III	
	für 100 kg in Mark					
20 km	0,13	(0,18)	0,13	(0,16)	0,08	(0,14)
49 „	0,31	(0,31)	0,26	(0,26)	0,19	(0,22)
100 „	0,51	(0,54)	0,44	(0,44)	0,29	(0,34)
150 „	0,73	(0,80)	0,65	(0,65)	0,40	(0,45)

Anmerkung. Die normalen Taxen der Staatsbahnen sind in Klammern daneben gesetzt.

Ebenso sind auf der Strecke Bremen—Bremerhaven die zur Erleichterung der Konkurrenz gegen die Weserschiffahrt vor längerer Zeit eingeführten niedrigeren Tarifsätze beibehalten worden, welche für Stückgut sowie für die Wagenladungsklassen A 1, B und A 2 24 ₰ und für die Spezialtarife I, II und III 20 ₰ für 100 kg betragen.

2. Abfertigungsgebühren.

Auf der früheren Altona-Kieler Eisenbahn beträgt die Abfertigungsgebühr in Klasse A 1 über 31 km nur 12 ₰ für 100 kg.

b) Für Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere.

I. Normalsätze.

1. Für Leichen.

Für die Beförderung einer Leiche:

in einem gewöhnlichen Personenzuge . 0,40 M } für das
in einem Eil-Personenzuge . . . . . 0,60 „ } Kilometer,

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 M für den Wagen.

2. Für Eisenbahnfahrzeuge.

Für die Beförderung von Lokomotiven und Tendern, welche auf eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Trucks oder Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Tragfähigkeit zum Transport kommen, 0,03 M für die Tonne und das Kilometer, unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 M für die Tonne.

Für die Beförderung anderer auf eigenen Rädern laufender Fahrzeuge 0,07 M für die Achse und das Kilometer, unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 M für die Achse.

3. Für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge.

Fahrzeuge aller Art, welche bei der Güterexpedition aufgeliefert werden, unterliegen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Tarifs für den Güterverkehr.

Für Fahrzeuge, welche bei der Gepäckexpedition aufgeliefert werden:

a) für unbeladene Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können:

in gewöhnlichen Personenzügen 0,40 M } für das Kilometer
in Eil-Personenzügen . . . . 0,60 „ } und für jeden verwendeten Eisenbahnwagen;

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 M für jeden Eisenbahnwagen;

b) für Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitentüren verladen werden können, die Gepäcktaxe.

4. Für lebende Tiere.

a) Für die Beförderung von Hunden 0,015 M für das Stück und das Kilometer;

b) Für die Beförderung von Pferden in Stallungswagen für das Kilometer

für ein Stück . . . . 0,30 ℳ
" zwei " . . . . 0,40 "
" jedes weitere in demselben Wagen verladene Stück . 0,10 "

unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 ℳ für das Stück;

c) Für die Beförderung einzelner Tiere in gewöhnlichen Wagen für das Kilometer:

für Pferde: 1 Stück . . . . 0,20 ℳ
2 " . . . . 0,30 "
3 " . . . . 0,40 "

unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 ℳ für das Stück;

für Ochsen, Kühe, Rinder, Fersen, Füllen (Fohlen), Esel, Ponies	0,10 ℳ	für das Stück;
" Kälber, Schafe, Schweine, Ziegen .	0,03 "	
" Ferkel und Lämmer	0,02 "	

d) Für die Beförderung von Tieren in Wagenladungen für das Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens und für das Kilometer:

für Pferde . . . . 0,03 ℳ
" sonstiges Vieh . . . . 0,02 "

Für Kleinvieh in Etagewagen werden die vorstehenden Sätze um 33⅓ Prozent erhöht.

Die Abfertigungsgebühr beträgt 0,40 ℳ für das Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens.

II. Abweichungen.

Höhere Sätze.

Für die Beförderung von Tieren in Wagenladungen für das Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens und für das Kilometer:

für Pferde:

auf der früheren Altona-Kieler, der Schleswigschen und Berlin-Hamburger Eisenbahn . . . . 0,035 ℳ;

für sonstiges Vieh:

auf der früheren Altona-Kieler Bahn, den Schleswigschen Bahnen und der Berlin-Hamburger Bahn, mit Ausschluß der in der Anmerkung*) bezeichneten Verkehre . . 0,03 ℳ;

für Kleinvieh:

in gewöhnlichen Wagen

auf der Altona-Kieler und den Schleswigschen Bahnen 0,0275 ℳ,

auf der Berlin-Hamburger Bahn, mit Ausschluß der bereits erwähnten Verkehre . . . . 0,025 " ,

in Etagewagen

auf der Altona-Kieler Bahn, den Schleswigschen Bahnen und der Berlin-Hamburger Bahn, mit Ausschluß der bereits erwähnten Verkehre . . . . 0,04 ℳ.

Niedrigere Sätze.

Für die Beförderung von Tieren in Wagenladungen für das Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens und für das Kilometer:

für Pferde:

0,025 ℳ in den Direktionsbezirken Berlin, Bromberg, Breslau sowie auf der früheren Berlin-Anhaltischen und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn;

für sonstiges Vieh:

0,02 ℳ	bis 100 km	in den Direktionsbezirken Berlin, Bromberg und Breslau.
0,0175 "	von 101 bis 200 km . . .	
0,015 "	" 201 " 300 " . . .	
0,01 "	für jedes weitere Kilometer	

Die Abfertigungsgebühren betragen für Kleinvieh auf der Berlin-Hamburger Bahn, mit Ausschluß der in der Anmerkung bezeichneten Verkehre, 0,20 ℳ für das Quadratmeter der Ladefläche.

*) Im Verkehr zwischen Berlin—Spandau, Berlin—Wittenberge, Spandau—Wittenberge, Berlin—Lüneburg, Spandau—Lüneburg, Berlin—Buchholz, Berlin—Hamburg und Spandau—Hamburg gelten die Normalsätze. Im Verkehr zwischen dem Berlin-Hamburger Bahnhof und den übrigen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen die niedrigeren Sätze der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg und Breslau.

Anlage 14.

Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter für das Jahr 1897.

A. Für Personen.

	Für die Person und das Kilometer in Pfennig							Gepäckfracht für 10 kg und 1 km in Pfennig
	in Schnellzügen			in Personenzügen				
	Wagenklassen							
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	
Normalsätze	9,0	6,67	4,67	8,0	6,0	4,0	2,0	0,5

Auf eine einfache Fahrkarte und auf eine gewöhnliche Rückfahrkarte der ersten drei Wagenklassen 25 kg Gepäckfreigewicht.

Anmerkung. Auf den Strecken der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn gelten einstweilen noch die bisherigen, in einigen Punkten abweichenden Einheitssätze.

B. Für Güter.

a) Für Eil- und Frachtgut.

Streckensätze für die Tonne und das Kilometer:

1. Für Stückgut . . . . 11 Pfennig,
2. „ den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter 8 „
3. „ die Wagenladungsklasse A 1 . . . . 6,7 „
4. „ „ „ B . . . . . . 6,0 „
5. „ „ „ A 2 . . . . 5,0 „
6. „ den Spezialtarif I . . . . 4,5 „
7. „ „ „ II . . . . 3,5 „
8. „ „ „ III:
   bei Entfernungen bis 100 km . . . . 2,6 „
   von mehr als 100 km . 2,2 „
9. für Eilstückgut . . . . 22 „
10. „ Eilgut in Wagenladungen der doppelte Satz der allgemeinen Wagenladungsklasse A 1 bezw. B.

Abfertigungsgebühren für 100 kg:

1. Für Stückgut, den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und die Wagenladungsklasse A 1:

bis 10 km	10 Pfennig,
von 11 bis 20 km	11 "
" 21 " 30 "	12 "
" 31 " 40 "	13 "
" 41 " 50 "	14 "
" 51 " 60 "	15 "
" 61 " 70 "	16 "
" 71 " 80 "	17 "
" 81 " 90 "	18 "
" 91 " 100 "	19 "
über 100 km	20 "

2. Für die Wagenladungsklasse B:

bis 10 km	8 Pfennig,
von 11 bis 20 km	9 "
" 21 " 30 "	10 "
" 31 " 40 "	11 "
über 40 km	12 "

3. Für die Wagenladungsklasse A 2 und die Spezialtarife I, II und III:

bis 50 km	6 Pfennig,
von 51 bis 100 km	9 "
über 100 km	12 "

Anmerkung. Für Eilgut sowie für Eilgut in Wagenladungen die doppelten Sätze der Stückgut- bezw. Wagenladungsklasse A 1 und B.

b) Für Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere.

1. Für Leichen.

Für die Beförderung einer Leiche:

in einem gewöhnlichen Personenzuge 0,40 M } für das Kilometer,
in einem Schnellzuge . . . . . 0,60 " }

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 M für den Wagen.

2. Für Eisenbahnfahrzeuge.

Für die Beförderung von Lokomotiven, Tendern und Dampfwagen, welche auf eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Trucks oder auf Eisenbahnwagen zur Beförderung kommen, 0,03 ℳ für die Tonne und das Kilometer, unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 ℳ für die Tonne.

Für die Beförderung anderer auf eigenen Rädern laufender Eisenbahnfahrzeuge 0,07 ℳ für die Achse und das Kilometer, unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 ℳ für die Achse. Kommen solche Fahrzeuge auf Eisenbahnwagen oder Trucks verladen zur Beförderung, so erfolgt die Frachtberechnung nach der Achsenzahl der benutzten Eisenbahnwagen oder Trucks zum Satze von 0,10 ℳ für die Achse und das Kilometer unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 ℳ für die Achse.

3. Für andere, nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge.

Fahrzeuge aller Art, welche bei den Güterabfertigungsstellen aufgeliefert werden, unterliegen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Tarifs für den Güterverkehr.

Für Fahrzeuge, welche bei den Gepäckabfertigungsstellen aufgeliefert werden:

a) für Equipagen und andere unbeladene Straßenfuhrwerke, welche durch die Seitentüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, desgl. für Wohnungswagen, Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl.

in Personenzügen . . .	0,40 ℳ	für das Kilometer und für jeden verwendeten Eisenbahnwagen,
in Schnellzügen . . .	0,60 „	

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 ℳ für jeden Eisenbahnwagen;

b) für Fahrzeuge aller Art, welche durch die Seitentüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, die Gepäckfracht.

4. Für lebende Tiere.

a) Für die Beförderung von Pferden in Stallungswagen für das Kilometer:

für ein Stück	0,30 ℳ
„ zwei weitere Stück	0,40 „
„ jedes in demselben Wagen verladene Stück . . .	0,10 „

unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 ℳ für das Stück.

b) Für die Beförderung einzelner Tiere sowie für die eine ganze Wagenladung überschießenden Stücke in gewöhnlichen Wagen für das Kilometer:

für Pferde, auch Ponies, ausschließlich Fohlen Stück	0,20 M
„ jedes weitere Stück	0,05 „
unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr	
für die ersten vier Stück je	1 „
„ jedes weitere Stück	0,80 „
für sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen usw.)	
als Streckensatz für ein Stück	0,10 „
für jedes weitere Stück	0,03 „
als Abfertigungsgebühr je für das Stück,	0,60 „
für Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schafe, Ziegen und Hunde	
als Streckensatz für die ersten 10 Stück je	0,02 „
für jedes weitere Stück je	0,01 „
als Abfertigungsgebühr je für das Stück,	0,20 „
für Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere, das Stück nicht über 35 kg schwer	
als Streckensatz für 1 Stück	0,02 „
für jedes weitere Stück bis zu 10 Stück	0,005 „
für je weitere 5 Stück	0,015 „
als Abfertigungsgebühr bis zu 10 Stück je	0,10 „
für je angefangene weitere 5 Stück	0,30 „

c) Für die Beförderung von Tieren in Wagenladungen für das Quadratmeter Ladefläche (Fläche des Wagenbodens) und für das Kilometer:

für Pferde	0,03 M
für sonstiges Vieh	
bei Entfernungen bis 100 km	0,02 „
von 101 bis 200 km	0,0175 „
von 201 bis 300 km	0,015 „
für jedes weitere Kilometer	0,01 „

Für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden werden die vorstehenden Sätze um 33$^{1}/_{3}$ % erhöht.

Die Abfertigungsgebühr beträgt 0,40 ℳ (im Binnenverkehr der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn bei Entfernungen bis zu 50 km 0,20 bis 0,35 ℳ) für das Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens.

Anmerkung. Für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen besteht auf den östlichen Staatsbahnen (den Strecken der früheren Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin sowie der früheren Berlin-Anhaltischen, der Halle-Soran-Gubener und Oberlausitzer Eisenbahn) ein niedrigerer Satz von 0,025 ℳ für das Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens und das Kilometer.

Anlage 15.

Übersicht der im Jahre 1908 geltenden Normaltransportgebühren für Personen und Güter.

A. Für Personen und Reisegepäck.

Fahrpreise für Personenzüge.*)

Für 1 Personenkilometer: I. Klasse 7 Pf, III. Klasse 3 Pf
II. " 4,5 " IV. " 2 " .

Schnellzugszuschläge.*)

Für 1 bis 75 km 0,50 M in I. und II. Klasse, 0,25 M in III. Klasse,
" 76 " 150 " 1,00 " " I. " II. " 0,50 " " III. "
über 150 " 2,00 " " I. " II. " 1,00 " " III. " .

Gepäcktarif.

Auf Entfernungen von (Zonen)	Gewichtsstufen: Vorstufe	1	2	3	4	5	6	7	8
	Gepäckfracht für Sendungen im Gewichte von:								
	1 bis 25 kg M	26 bis 35 kg M	36 bis 50 kg M	51 bis 75 kg M	76 bis 100 kg M	101 bis 125 kg M	126 bis 150 kg M	151 bis 175 kg M	176 bis 200 kg M
Nahzone 1 bis 25 km	0,20	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60
I. 26 " 50 "	0,25	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00
II. 51 " 100 "	0,50	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00
III. 101 " 150 "	0,50	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00
IV. 151 " 200 "	0,50	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00
V. 201 " 250 "	0,50	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00
VI. 251 " 300 "	0,50	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00
VII. 301 " 350 "	1,00	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00
VIII. 351 " 400 "	1,00	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00
IX. 401 " 450 "	1,00	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00
X. 451 " 500 "	1,00	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00
XI. 501 " 600 "	1,00	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00
XII. 601 " 700 "	1,00	3,50	7,00	10,50	14,00	17,50	21,00	24,50	28,00
XIII. 701 " 800 "	1,00	4,00	8,00	12,00	16,00	20,00	24,00	28,00	32,00
XIV. über 800 "	1,00	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00

*) Anmerkung. Die Fahrpreise der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte betragen einschließlich der Zuschläge für Schnellzugsbenutzung für 1 Personenkilometer in der I. Klasse 7,3 Pf, in der II. Klasse 4,8 Pf und in der III. Klasse 3,2 Pf.

Bei höherem Gewicht als 200 kg werden die Frachtsätze durch Zusammenstoßen der Sätze der vorstehenden Tabelle für je 200 kg und für das überschießende Gewicht ermittelt.

B. Für Expreßgut.

Fracht für je 10 kg und 1 km: 0,5 ₰ [1])

C. Für Leichen.

Für die Beförderung

mit Personenzügen . . . . 40 ₰ } für das Kilometer,
mit Eil- und Schnellzügen . 60 „ }

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 ℳ für den Wagen.

D. Für Güter.

Entfernungen	Stückgutklassen: Eilstückgut: allgemeine Eilgutklasse	Stückgutklassen: Eilstückgut: Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	Stückgutklassen: Frachtstückgut: allgemeine Stückgutklasse	Stückgutklassen: Frachtstückgut: Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungsklassen [2]): Allgemeine: A¹	Wagenladungsklassen [2]): Allgemeine: B	Wagenladungsklassen [2]): Spezialtarife: A²	Wagenladungsklassen [2]): Spezialtarife: I	Wagenladungsklassen [2]): Spezialtarife: II	Wagenladungsklassen [2]): Spezialtarife: III
	Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennig									
1 bis 50 km	22	11		—	—	—	—	—	—	—
km 51 „ 200 „ (anzustoßen an den Satz für 50)	20	10		—	—	—	—	—	—	—
201 „ 300 „ (desgl. „ 200)	18	9		—	—	—	—	—	—	—
301 „ 400 „ (desgl. „ 300)	16	8		—	—	—	—	—	—	—
401 „ 500 „ (desgl. „ 400)	14	7		—	—	—	—	—	—	—
über 500 „ (desgl. „ 500)	12	6		—	—	—	—	—	—	—

[1]) Anmerkung. Die Fracht wird für mindestens 20 kg berechnet.

[2]) Anmerkung. Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden die Güter befördert, die der Absender mit einem Frachtbrief für einen Wagen als Wagenladung aufgibt.

Die Güter werden eingeteilt in vier Hauptklassen:

Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B) mit der Nebenklasse A¹,

Güter des Spezialtarifs I } mit der Nebenklasse A²,
„ „ „ II }

„ „ „ III mit der Nebenklasse Spezialtarif II.

Die Güter der Spezialtarife sind aus der Güterklassifikation, Abschnitt c) „Spezialtarife für Wagenladungsgüter“ im Teil I, Abteilung B des Deutschen Eisenbahn-Güter

Entfernungen	Stückgutklassen: Eilstückgut: allgemeine Eilgutklasse	Eilstückgut: Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	Frachtstückgut: allgemeine Stückgutklasse	Frachtstückgut: Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungsklassen: Allgemeine: A¹	Allgemeine: B	Spezialtarife: A²	Spezialtarife: I	Spezialtarife: II	Spezialtarife: III
	Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennig									
auf alle Entfernungen	—	—	—	8*)	6,7	6	5	4,5	3,5	—
1 bis 100 km	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,6
über 100 „ (durchgerechnet)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2
	Abfertigungsgebühren für 100 kg in Pfennig									
1 bis 10 km	20		10			8				
11 „ 20 „	22		11			9				
21 „ 30 „	24		12			10	6	6	6	6
31 „ 40 „	26		13			11				
41 „ 50 „	28		14			12				
51 „ 60 „	30		15			12				
61 „ 70 „	32		16			12				
71 „ 80 „	34		17			12	9	9	9	9
81 „ 90 „	36		18			12				
91 „ 100 „	38		19			12				
über 100 „	40		20			12	12	12	12	12

Für Eilstückgut der allgemeinen Eilgutklasse werden die Frachtsätze nicht selbständig, sondern die sich nach den vorstehenden Streckensätzen und Abfertigungsgebühren ergebenden Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse im doppelten Betrage berechnet,

für beschleunigtes Eilgut in Stückgutsendungen, und zwar auch bei den im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Gütern, die Frachtsätze für Eilstückgut der allgemeinen Eilgutklasse nach dem doppelten wirklichen Gewicht,

tarifs zu ersehen; alle daselbst nicht genannten Güter gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen wird ein Gewicht von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Nebenklassen ein Gewicht von mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen zugrunde gelegt, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 10 000 kg bezw. 5000 kg beträgt.

Für Sendungen von weniger als 10 000 kg, aber mehr als 5000 kg wird die Fracht für das wirkliche Gewicht nach der Nebenklasse oder für 10 000 kg nach der Hauptklasse für jeden verwendeten Wagen berechnet, je nachdem die eine oder die andere Berechnung eine billigere Fracht ergibt.

*) Über 726 kg wie in der allgemeinen Stückgutklasse.

für Eilgut in Wagenladungen von mindestens 5 oder 10 t die Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen A[1] oder B nach dem Doppelten des der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewichts, für die im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Güter in Wagenladungen jedoch die Frachtsätze der betreffenden Wagenladungsklasse nur nach dem einfachen Gewicht,

für beschleunigtes Eilgut in Wagenladungen, und zwar auch bei den im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Gütern, die Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen A[1] oder B nach dem Vierfachen des der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewichts,

für Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl. (einschließlich der zu ihrem Betriebe dienenden Maschinen) sowie Wohnungswagen (Künstlerwagen)

a) bei Aufgabe als Eilgut die Sätze des Spezialtarifs III oder der Nebenklasse Spezialtarif II nach dem Doppelten,

b) bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut dieselben Sätze nach dem Vierfachen des der Frachtberechnung nach den Vorschriften für die genannten Klassen zugrunde zu legenden Gewichts.

Anmerkung. Auf der oberschlesischen Schmalspurbahn, deren Betrieb am 1. Juli 1904 vom Staate übernommen ist, gilt ein besonderer Tarif.

E. Für Fahrzeuge.

Für die Beförderung von Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkranen und Eisenbahn-Schneepflügen, wenn sie auf eigenen Rädern laufen, beladen oder unbeladen, 7 ₰ für die Achse und das Kilometer, unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 ℳ für die Achse, wenn sie auf Wagen der Absender befördert werden, die selbst Frachtgegenstand sind, also nicht zurückkehren, unbeladen 10 ₰ für die Achse der benutzten Eisenbahnwagen oder Trucks und das Kilometer unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 ℳ für die Achse.

Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen auf eigenen Rädern laufend oder auf Eisenbahnwagen verladen, Eisenbahnwagen aller Art, Eisenbahn-Wagenkrane und Eisenbahn-Schneepflüge, auf Eisenbahnwagen der Absender verladen, die nicht als Transportgegenstand aufgegeben, sondern zur Rückbeförderung bestimmt sind, oder auf Wagen der Eisenbahn verladen, sowie Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge, welche bei den Güterabferti-

gungsstellen aufgeliefert werden, unterliegen der Frachtberechnung zu den Sätzen des Tarifs für Güter (Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen, welche auf eigenen Rädern laufen, zu $^2/_3$ des wirklichen Gewichts der Fahrzeuge und der darauf verladenen Achsen und sonstigen Ersatzteile).

Für Eisenbahnfahrzeuge, welche auf Eisenbahnwagen verladen zur Beförderung kommen, sowie für Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge werden bei Aufgabe als Eilgut für Stückgutsendungen die Eilstückgutsätze, für Wagenladungen die Sätze der Allgemeinen Wagenladungsklasse für das Doppelte des nach dieser der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewichts erhoben. (Wegen der Wagen mit Panoramen, Karussels usw. s. den Abschnitt D.)

Für Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge, welche bei den Gepäckabfertigungsstellen aufgeliefert werden, wird erhoben:

a) wenn die Fahrzeuge unbeladen sind und in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, bei Beförderung

mit Personenzügen . . . 40 ₰ | für das Kilometer und den
mit Eil- und Schnellzügen . 60 „ | verwendeten Eisenbahnwagen,

in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 ℳ für den Eisenbahnwagen;

dieselben Sätze werden berechnet für Motorfahrräder, mit Ausnahme der einsitzigen Motorzweiräder, deren Brennstoffbehälter mit Ablaßhähnen versehen und entleert sind;

b) wenn die Fahrzeuge (unbeladen oder beladen) in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitentüren verladen werden können, die Gepäckfracht.

F. Für lebende Tiere.

a) Für die Beförderung von Pferden in Stallungswagen als Streckensatz für das Kilometer:

für ein Stück . . . . 30 ₰
für jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück 10 „
als Abfertigungsgebühr 100
für jedes Stück.

b) Für die Beförderung einzelner Tiere in gewöhnlichen Wagen als Streckensatz für das Kilometer:

für Pferde, auch Ponies, jedoch ausschließlich Fohlen für 1 Stück . . . . 20 ₰

für jedes weitere Stück . . . . 5 Pf

als Abfertigungsgebühr

für die ersten 4 Stück je . . . . 100 „

für jedes weitere Stück . . . . 80 „

für sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen usw.)

als Streckensatz für 1 Stück . . . . 10 „

für jedes weitere Stück . . . . 3 „

als Abfertigungsgebühr . . . . 60 „

für jedes Stück,

für Schweine, Kälber (im Alter bis zu sechs Monaten), Schafe, Ziegen und Hunde

als Streckensatz für die ersten 10 Stück je . . 2 „

für jedes weitere Stück . . . . 1 „

als Abfertigungsgebühr . . . . 20 „

für jedes Stück,

für Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere, das Stück nicht über 35 kg schwer,

als Streckensatz für 1 Stück . . . . 2 „

für jedes weitere Stück bis zu 10 Stück . . 0,5 „

für je weitere 5 Stück . . . . 1,5 „

als Abfertigungsgebühr bis zu 10 Stück je . 10 „

für je angefangene weitere 5 Stück . . . . . 50 „

c) Für die Beförderung von Tieren in Wagenladungen für das Quadratmeter Ladefläche (Fläche des Wagenbodens) und für das Kilometer:

für Pferde, auch Ponies, jedoch ausschließlich Fohlen 3 Pf

für sonstiges Vieh

bei Entfernungen bis 100 km . . . . 2 „

von 101 bis 200 km Anstoß von . . . . . 1,75 „

„ 201 „ 300 „ „ „ . . . . . . 1,5 „

für jedes weitere km Anstoß von . . . . . 1 „

Für Kleinvieh in Wagen mit 2 bis 6 Böden werden die vorstehenden Sätze um 33⅓ % und in Wagen mit 7 und mehr Böden um 50 % erhöht.

Die Abfertigungsgebühr beträgt 40 ₰ für das Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens.

Anmerkung. Für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen besteht auf den östlichen Staatsbahnen (den Strecken der früheren Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin sowie der früheren Berlin-Anhaltischen, der Halle-Sorau-Gubener und der Oberlausitzer Eisenbahn) ein niedrigerer Satz von 2,5 ₰ für das Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens und das Kilometer.




DEC 28
CANCELLED
CANCELLED



